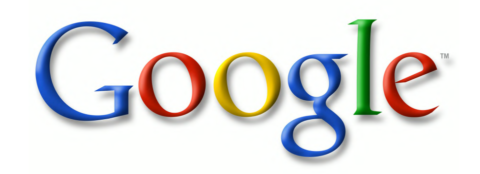
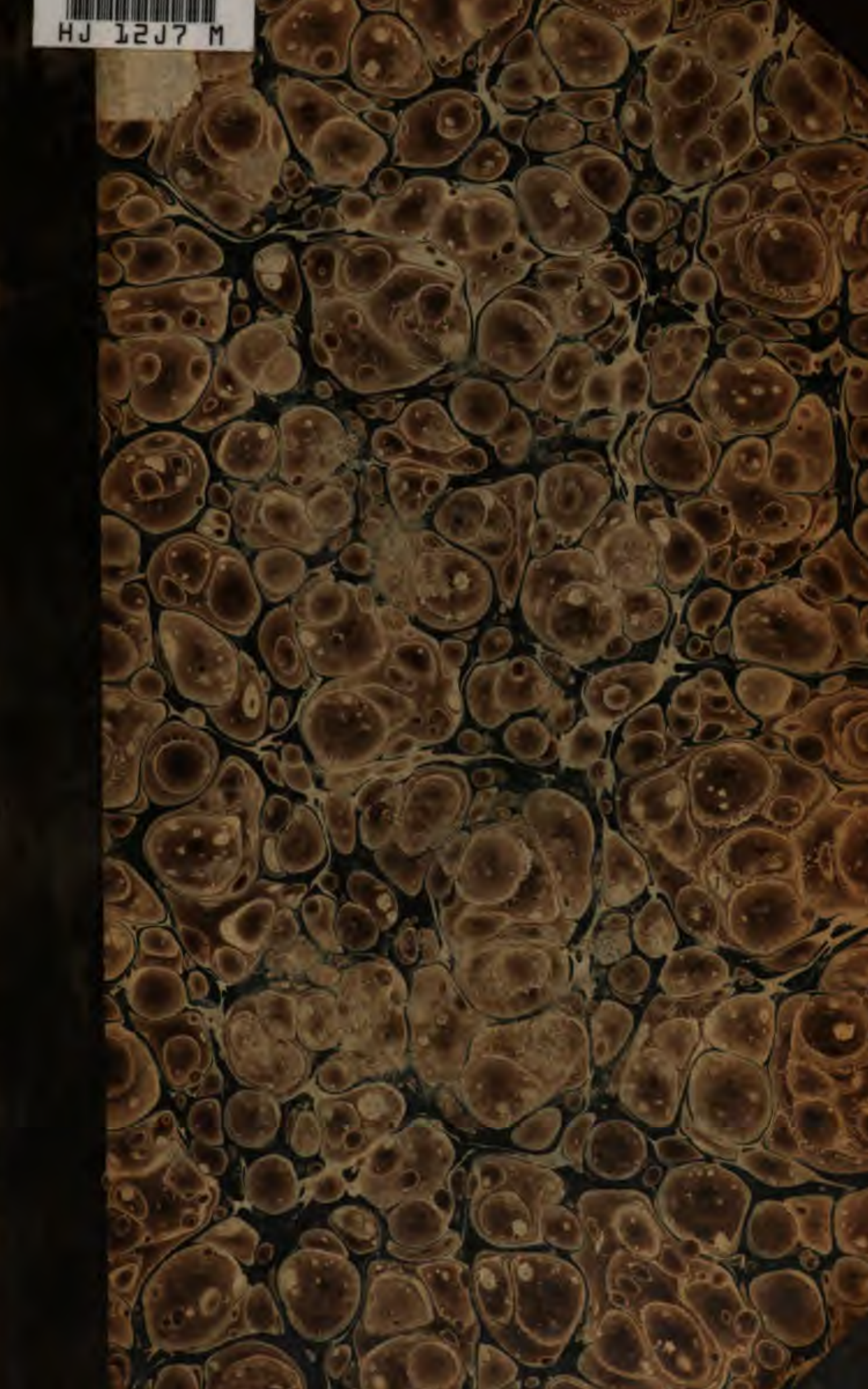



HJ 12J7 M


LIBRARY OF THE GENERAL COURT.
SIGILLUM REIPUBLICÆ MASSACHUSETTENSIS.
ENSE PETIT PLACIDAM SUB LIBERTATE QUIETEM
CASE
No.

France.

PROCÈS-VERBAUX

DES SÉANCES

DE LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS.

SESSION 1846.

TOME V.

DU 7 AU 14 AVRIL 1846.

ANNEXES Nos 107 à 132.

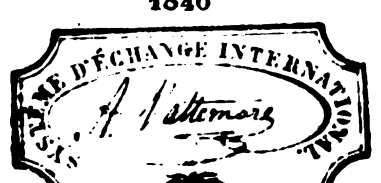


PARIS,

DE L'IMPRIMERIE DE A. HENRY,

RUE GIT-LE-CŒUR, 8.

1846



PROCÈS-VERBAUX

DES SÉANCES

DE LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS.

PRÉSIDENCE DE M. SAUZET.

Séance du Mardi 7 Avril 1846.

— Le procès-verbal de la séance du 6 est lu et adopté.

M. le Ministre de l'intérieur fait, au nom du Roi, communication à la Chambre de cinq projets de loi.

Le premier est relatif à un crédit de 292,550 francs pour la publication de l'ouvrage de MM. Botta et Flandin, sur les découvertes faites dans les ruines de l'ancienne Ninive.

Les deuxième et troisième projets concernent des impositions extraordinaires pour les départements de la Creuse et des Landes.

Les deux derniers sont relatifs à des délimitations de communes dans les départements des Ardennes et des Landes.

— La Chambre donne acte à M. le Ministre des présentes communications; elle en ordonne l'impression, la distri-

bution, le renvoi du premier projet à l'examen des bureaux, et le renvoi des quatre autres à la Commission spéciale.

(*Voir les annexes imprimées numéros 95, 96 et 97.*)

Neuf rapports sont successivement déposés au nom de la Commission chargée de l'examen des projets de loi d'intérêt local.

UN MEMBRE présente le rapport sur le projet de loi relatif à des crédits supplémentaires et extraordinaires des exercices 1845 et 1846, et les crédits supplémentaires des exercices clos.

Un autre rapport est également déposé au nom de la Commission chargée de l'examen du projet de loi portant demande d'un crédit de 3 millions applicable à des rectifications de routes royales.

— La Chambre ordonne l'impression et la distribution de tous ces rapports.

(*Voir les annexes imprimées numéros 98 à 108.*)

L'ordre du jour appelle la discussion de projets de loi d'intérêt local.

— La Chambre, après avoir décidé, sur chacun des deux projets de loi suivants, qu'elle passe à la discussion des articles, en adopte successivement les dispositions et l'ensemble. En voici la teneur :

PREMIER PROJET.

Article premier.

« Le département de la Charente est autorisé, conformément à la demande que son conseil général en a faite dans sa session de 1845, à s'imposer extraordinairement, pendant cinq ans, à partir du premier janvier 1847, quatre centimes et demi additionnels au principal des quatre contributions directes. »

Art. 2.

« Le produit de cette imposition sera exclusivement affecté à assurer, concurremment avec le produit de l'imposition autorisée par la loi du 4 juin 1834, le service des intérêts et le complet remboursement de l'emprunt contracté en vertu de la dite loi ; l'excédant sera employé à l'achèvement des routes départementales actuellement classées. »

Art. 3.

« La répartition du produit de l'imposition autorisée par l'article premier sera déterminée, chaque année, sur la proposition du conseil général, par des ordonnances royales rendues dans la forme des règlements d'administration publique. »

DEUXIÈME PROJET.

Article unique.

« Le département de la Charente est autorisé, conformément à la demande que son conseil général en a faite dans sa session de 1845, à s'imposer extraordinairement, pendant cinq ans, à partir du premier janvier 1847, un centime et demi additionnel au principal des quatre contributions directes dont le produit sera exclusivement affecté aux travaux d'art des chemins vicinaux de grande communication actuellement classés.

« Cette imposition se percevra concurremment avec les centimes spéciaux dont l'établissement sera annuellement autorisé par les lois de finances, en vertu de l'art. 12 de la loi du 21 mai 1836. »

M. LE PRÉSIDENT dit que la parole est à un membre qui l'a réclamée hier pour une demande en autorisation d'interpellations.

LE MEMBRE auquel la parole est accordée rappelle qu'il a annoncé hier l'intention de demander un jour pour interpeller le Gouvernement sur les derniers évènements de Saint-Étienne. A ce sujet, il désire présenter quelques ob-

servations. Depuis deux ou trois ans, la Chambre s'est attribué le droit de décider si des interpellations annoncées par un membre devaient ou non être autorisées. Selon lui, les interpellations sont le droit de la minorité. C'est le seul moyen qu'elle ait d'obliger le Gouvernement à s'expliquer. Ce droit a été constamment respecté sous la Restauration ; il est reconnu dans tous les pays constitutionnels. Il ne pourrait être suppléé par le droit individuel de faire une proposition ; car il dépend de la majorité, si elle règne dans les bureaux, d'y étouffer le germe de toute proposition.

Alléguera-t-on le danger des interpellations qui ne tendraient qu'à entraver les travaux de la Chambre? La Chambre a à sa disposition des moyens disciplinaires pour réduire au silence les orateurs importuns qui essayeraient de troubler ses travaux.

Un membre croit sa conscience intéressée à faire une interpellation ; et, avant de savoir en quoi elle consistera, on veut empêcher qu'elle ait lieu : c'est là agir par voie de prévention. La presse aussi a ses inconvénients, et cependant il n'est pas permis d'user à son égard des moyens préventifs. L'orateur proteste donc contre une manière de procéder qui implique, selon lui, l'oppression de la minorité, et il croit qu'il est du devoir de l'opposition entière de protester avec lui contre ce précédent.

M. le Ministre de l'intérieur répond :

« Messieurs, le Gouvernement sera empressé, quand le moment sera venu, de donner à la Chambre toutes les explications et de répondre à toutes les questions qui pourront lui être adressées. Mais je crois que, dans l'état actuel des choses, la discussion que veut soulever le préopinant aurait plus de dangers que d'avantages. Il le reconnaissait lui-même dans une précédente séance ; car il vous a dit, à l'occasion de la proposition sur les mines, qu'il ne croyait pas devoir encore parler des tristes événements qui viennent de se passer à Saint-Etienne.

« Ces événements ne sont point arrivés à leur terme l'ordre matériel est, il est vrai, rétabli; mais le tra-

vail est encore interrompu dans tout le bassin de Saint-Etienne.

« A la date des dernières nouvelles, nous étions obligés de maintenir, sur un certain nombre de points, des postes militaires pour protéger les ouvriers qui veulent travailler contre les ouvriers qui veulent empêcher le travail.

« La Chambre comprendra que, dans cette situation, une discussion qui pourrait avoir pour résultat d'exciter les esprits aurait les plus fâcheuses conséquences.

« Je prie donc la Chambre, quant à présent, de ne pas autoriser les interpellations demandées ; elles pourront se présenter plus tard, et nous serons alors les premiers à les accepter. »

Un membre dit que, si le Ministre se borne à demander l'ajournement des interpellations, il n'a aucune objection à faire; mais ce qu'il ne comprendrait pas, c'est qu'on voulût procéder par voie de refus d'autorisation.

M. le Président dit qu'il faut s'entendre et s'expliquer sur ce point, qui se lie avec les observations que l'auteur des interpellations a présentées tout-à-l'heure sur la question de principe.

Quel que soit le droit individuel d'interpellation, ce droit, comme tous les droits, est sujet à un règlement dans son exercice, et cet exercice a été déterminé par l'art. 18 du règlement, qui donne à la Chambre le droit de fixer son ordre du jour. Mais, par cela même que c'est une question d'ordre du jour, lorsque la Chambre décide qu'elle n'indique pas un jour, ce n'est qu'une décision qu'elle prend en l'état, et qui n'empêche pas que le lendemain, le surlendemain, la même demande puisse être reproduite. C'est pour cela qu'il n'y a pas, à proprement parler, refus d'autoriser à tout jamais les interpellations ; il y a seulement refus de fixer le jour en l'état.

Un membre dit qu'il s'agit effectivement d'un règlement d'ordre du jour, et que la demande, écartée aujourd'hui, pourrait être renouvelée demain ou après-demain.

Un autre membre fait observer que la question reste

sans solution ; qu'un ajournement indéfini impliquerait un refus indirect.

M. le Ministre de l'intérieur dit :

« Nous ne proposons pas à la Chambre de refuser indéfiniment les interpellations ; mais le Gouvernement croit qu'en ce moment la discussion serait dangereuse. A quoi se borne le Gouvernement? A prier la Chambre de ne pas accorder, en ce moment, un jour pour les interpellations ; mais la demande d'interpellations pourra être reprise, à un jour quelconque, par un membre quelconque de la Chambre, et alors, si la situation est plus opportune, le jour pourra être fixé. »

Le membre qui a annoncé l'intention de faire des interpellations revient sur les considérations qu'il a développées. Selon lui, le droit d'interpellation appartenant à la minorité d'une manière absolue, on ne peut pas, sous prétexte de réglementer, étouffer ce droit. Le droit de la Chambre est de fixer un jour ; mais il faut qu'elle le fixe, ne fût-ce qu'à un terme éloigné. Qu'on dise qu'il y a danger dans les interpellations actuellement faites, il comprend cet argument ; mais alors qu'on assigne un jour pour le moment où le danger n'existera plus. Il fera pourtant remarquer que, sous la Restauration, quand le sang avait été versé, c'était le lendemain même de l'événement qu'on interpellait les Ministres. Mais, ce qu'il ne saurait admettre, c'est que la majorité puisse imposer silence à la minorité.

M. le Président dit qu'il est impossible que le droit de la Chambre ne soit pas maintenu ; il est impossible qu'on accorde à un membre la faculté de déterminer l'ordre du jour, sans accorder par cela seul, le même droit à tous les membres, et sans introduire, par conséquent, une confusion complète dans toutes les délibérations de la Chambre.

On a cité l'exemple même des propositions. Les propositions de lois, bien que soumises aux bureaux, ne peuvent venir à la tribune sans avoir été autorisées par trois bureaux ; on reconnaît que, même pour les projets du Gouvernement, quand les rapports sont intervenus, la Chambre a décidé plusieurs fois qu'elle avait la faculté de ne les pas

mettre, quant à présent, à l'ordre du jour; son droit souverain d'ordre du jour s'étend ainsi même aux présentations qui lui sont faites de la part des autres pouvoirs; ce qui n'empêche pas qu'elle ne soit obligée de les discuter; mais le droit d'en fixer la discussion lui donne non-seulement celui d'en déterminer l'époque, mais encore celui de décider que, quant à présent, elle ne la détermine pas.

Il est juste que ce que la Chambre a le droit de faire en vertu de la même puissance, à l'égard des propositions émanées des autres pouvoirs, elle puisse le faire à l'égard des propositions émanées de son sein, qui n'ont pas eu la sanction des bureaux, et qu'elle ait ce droit, à plus forte raison, pour ce qui émane de l'initiative d'un seul membre.

M. le Président répète que c'est là une question d'ordre du jour sans laquelle la tenue des séances et la suite des délibérations seraient impossibles.

Les décisions que prend la Chambre, en pareil cas, n'ont jamais qu'un caractère provisoire; rien n'empêche que la même demande ne soit reproduite, et que la Chambre ne soit de nouveau mise en demeure de statuer. Mais en l'état, il ne peut que consulter la Chambre, ainsi que cela a été fait depuis nombre d'années, ainsi que cela a été établi récemment.

Un membre dit que, si l'on appliquait la règle établie par M. le Président, les droits de la minorité seraient complétement absorbés. Il y a, selon l'orateur, deux droits également incontestables : le droit d'un membre de la minorité de demander la fixation d'un jour pour les interpellations, et le droit du Gouvernement de refuser de répondre à ces interpellations. Mais, si l'on ne peut obliger le Gouvernement de répondre, on ne peut empêcher un membre d'adresser des interpellations aux Ministres. Jamais, sous la Restauration, ce droit n'a été contesté à un membre de la minorité, et l'orateur fera remarquer que la conséquence de la révolution de Juillet a été d'étendre les prérogatives du parlement et d'introduire dans son sein le droit d'initiative.

Un membre fait observer que, à proprement parler, sous la Restauration, il n'y avait pas d'interpellations, ou que,

du moins, elles ne se faisaient pas dans les formes qui existent aujourd'hui.

M. le Président rappelle qu'à l'époque dont parle le préopinant, on ne portait pas à l'ordre du jour les interpellations avec cette qualité. A propos de pétitions, ou à propos d'un projet de loi, on adressait au Gouvernement les questions qu'on jugeait convenables, et ce droit existe encore.

Mais, ce qui est établi depuis la Restauration, et ce qui est une véritable conquête, c'est que les interpellations, portées comme telles à l'ordre du jour, indiquées directement comme interpellations, peuvent se terminer par des votes, par des ordres du jour motivés, qui peuvent avoir une portée politique décisive, tandis que, sous la Restauration comme aujourd'hui, les explications qui sont données à propos de pétitions ou de projets de loi qui se réfèrent à la matière de l'interpellation, ne peuvent jamais donner lieu à des votes comme lorsqu'il s'agit d'interpellations directes portées à l'ordre du jour. Jamais on n'a fait autrement.

Le membre auquel il vient d'être répondu maintient que, sous la Restauration, le droit d'interpellation n'a jamais été mis en question; il ajoute que ce droit est inhérent à l'initiative que la Charte de 1830 a consacrée, et il proteste contre l'oppression qu'on voudrait faire peser sur les membres de la minorité.

M. le Président annonce qu'il va consulter la Chambre sur la question de savoir si elle est d'avis d'indiquer un jour pour les interpellations.

Un membre réclame la parole pour la position de la question. Il demande si M. le Ministre, se fondant sur les circonstances, se borne à vouloir l'ajournement des interpellations; dans ce cas, l'orateur serait le premier à engager le membre qui a annoncé l'intention de faire les interpellations, à consentir à l'ajournement. Mais, ce qu'il ne peut admettre, c'est que la Chambre ait le droit de se refuser aux interpellations. Le droit qu'il réclame aujourd'hui pour la minorité, il serait le premier à le reconnaître s'il appar-

tenait à la majorité. L'interpellation fait partie du droit de souveraineté qui appartient à chacun des membres de la Chambre. Tout membre de l'assemblée a droit de parler de ce qui lui paraît utile pour le pays. Ce droit est tellement inhérent aux prérogatives du député, que le règlement même n'a pas prévu les interpellations. Il a paru convenable que le Député qui se propose d'interpeller les Ministres demande à la Chambre la fixation d'un jour. Mais la Chambre est obligée de fixer ce jour; autrement elle empêcherait l'exercice d'un droit qui appartient à tous ses membres. Les tribunaux vont se saisir d'une affaire dans laquelle le sang a été si tristement répandu. Dans de telles conjonctures, c'est un devoir rigoureux pour l'opposition que de porter à la tribune des interpellations. Si le Ministre réclame un délai, peut-être jugera-t-il convenable d'employer ce délai à ouvrir une enquête.

L'orateur répète qu'il n'a point d'objections à l'ajournement, si l'on se borne à demander l'ajournement.

M. LE MINISTRE DE L'INTÉRIEUR a la parole et s'exprime en ces termes :

« Messieurs,

« Je n'ai pas dit à la Chambre que le Gouvernement refusait de répondre aux questions qui pourraient lui être adressées sur les évènements de Saint-Etienne ; j'ai dit, au contraire, et telle a été ma première parole, que le Gouvernement, lorsque le moment serait opportun, lorsque la discussion pourrait s'engager sans inconvénient et sans danger, serait empressé de donner tous les renseignements et de répondre à toutes les questions.

« En ce moment, qu'y a-t-il à faire? Une seule chose. Si l'un des préopinants veut retirer sa proposition, à lui permis ; il n'y aura plus de débat ; la Chambre n'aura pas à prononcer. Si, au contraire, il maintient sa proposition, je demande à la Chambre, au nom du Gouvernement, de ne pas fixer de jour. Cela ne veut pas dire que nous repoussions d'une manière indéfinie les interpellations.

« La demande d'interpellation n'est pas comme la présentation d'un projet de loi ou d'une proposition. Quand

une proposition a été rejetée, elle ne peut plus être représentée dans la même session; mais, si la Chambre, par des raisons d'opportunité, ne veut pas fixer de jour pour les interpellations, cela n'empêche pas que, plus tard, la demande d'interpellations sur le même sujet ne puisse se reproduire, et qu'alors nous ayons de nouveau à examiner la question de savoir si une interpellation aujourd'hui inopportune ne serait pas devenue, par le changement des circonstances, opportune, et si, par conséquent, elle ne pourrait pas être acceptée. Il n'y a pas d'autre manière de procéder.

« Un des préopinants soutenait que la Chambre devait, de toute nécessité, fixer un jour quelconque.

« Cela ne peut pas être soutenu : nous ne pouvons pas savoir aujourd'hui quel sera le jour opportun. Il n'y a qu'une chose raisonnable, il n'y a qu'une proposition qui puisse être soutenue : c'est que le vote que la Chambre est appelée à rendre n'enchaîne pas sa liberté pour le reste de la session ; c'est que les membres de la Chambre ont toujours le droit de solliciter de la Chambre un autre jour pour les interpellations, et de reproduire plus tard la question aujourd'hui écartée.

« Il n'y a pas d'autre droit. Le préopinant a parlé d'un droit de souveraineté individuelle appartenant à chaque membre de la Chambre. Ce droit, nous pourrions le réclamer pour nous-mêmes comme l'opposition le réclame pour elle. Tous ces droits individuels appartiennent à tous les membres de la Chambre; mais je ne crois pas que chaque membre de la Chambre ait un droit de souveraineté, tel que le droit suprême de la Chambre elle-même ne soit pas maintenu, que la Chambre ne puisse pas régler l'ordre de ses délibérations. Cela n'est pas admissible.

« Le préopinant a prétendu que, en vertu du droit de souveraineté individuelle, chacun de nous peut porter à la tribune la question qui lui convient. En aucune façon. Il faut se conformer à l'ordre du jour. A propos d'une loi, vous ne pouvez engager une question qui ne se rapporte pas à cette loi, quelque important que puisse être le débat accidentel qu'il vous semble convenable de soulever. Le président doit rappeler l'orateur à la question. Le rappel à la question

est positivement prévu par le règlement. Si chaque membre de la Chambre pouvait en toute occasion, à propos de toute question, soulever toutes les discussions qu'il lui conviendrait, je demande ce que deviendrait l'ordre du jour de la Chambre. Notre droit souverain et notre règle de conduite à tous, c'est que les débats de la Chambre soient conduits de la manière la plus profitable pour la Chambre et pour le pays.

« C'est ainsi que la Chambre remplira sa mission, et que chaque Député répondra à la confiance que le pays lui a témoignée en l'envoyant dans cette enceinte.

« Si nous voulions entrer dans les subtilités du débat, il serait aisé de montrer que, dans tous les systèmes, les résultats sont les mêmes.

« Si, l'auteur de l'interpellation, proposant de fixer un jour, la Chambre refusait l'un après l'autre tous les jours indiqués, il est évident que le prétendu droit d'obliger la Chambre à accepter les interpellations deviendrait parfaitement illusoire; il est évident qu'on arriverait au même résultat que par le refus pur et simple des interpellations.

« En me résumant, je ne crois pas qu'il soit opportun de fixer un jour pour les interpellations proposées. Si la proposition est retirée, la Chambre n'aura point à voter; si elle est maintenue, je prie la Chambre de ne point fixer le jour, et plus tard, sous une forme ou sous l'autre, la demande d'interpellation pourra être reproduite. »

LE MEMBRE qui avait demandé à faire des interpellations déclare que, dans l'intérêt même du droit d'interpellations, pour ne pas le compromettre, il renonce à l'exercer actuellement.

M. LE PRÉSIDENT fait observer que dès lors il n'y a plus lieu à délibérer.

L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi relatif à l'établissement de plusieurs ponts.

M. LE RAPPORTEUR réclame la parole et dit qu'il a hier démontré à la Chambre que la Commission avait

complétement étudié les pièces qui lui avaient été confiées; il lui a démontré que sa conviction s'était formée par des motifs nombreux et fondés sur les rapports des ingénieurs. La Commission persiste dans son opinion, et, s'il y avait quelques nouveaux motifs pour l'attaquer, elle est prête à répondre.

Un membre dit que son intention n'est pas de rentrer dans la discussion à laquelle il s'est livré hier ; toutefois, il ne peut pas ne pas répondre à l'espèce de provocation qui vient de lui être adressée.

Ce qu'il a établi il le maintient; d'abord, c'est qu'il ne s'agit pas de substituer un pont à un pont, mais bien d'établir un second pont dans la ville d'Alby, et à cet égard, il invoquera les déclarations faites par la Commission d'enquête elle-même.

La seconde assertion a été que les ingénieurs des ponts-et-chaussées ont changé d'avis trois fois en quelques mois, et que le Ministre a changé d'avis deux fois en huit jours. Le 27 mars il demandait un pont suspendu ; le 3 avril il s'est prononcé pour un pont en maçonnerie.

Le projet a été si peu étudié, qu'on n'y trouve ni la largeur du pont ni l'appréciation de la circulation à laquelle il doit satisfaire.

On a substitué un projet à un autre projet dans l'intervalle qui a séparé la nomination de la Commission de la présentation du rapport. Les études du pont en maçonnerie, résumées en deux pages, n'offrent point un devis sérieux. Ce n'est point avec de tels documents que la Chambre peut se décider.

L'orateur ne conteste pas la vétusté du pont d'Alby, il ne prétend pas que l'état de ce pont ne laisse rien à désirer ; mais il fera remarquer que, si l'on se croyait obligé de reconstruire tous les ponts dont la solidité n'est pas parfaite ou dont la pente excède 7 centimètres, il faudrait dépenser 60 ou 80 millions dans un moment où l'Etat est grevé de dépenses de toute nature, et avec un découvert de plus de 700 millions ; l'orateur ne pense pas qu'il convienne d'ajouter à ce découvert, pour des travaux dont

l'utilité est purement locale et parfaitement problématique.

On a accusé l'orateur de n'avoir pas les pièces de dessin. Cette accusation est celle à laquelle il croyait avoir le moins lieu de s'attendre. La Chambre jugera entre ses contradicteurs et lui.

M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS a la parole, et dit :

« Messieurs,

« Ce n'est pas d'aujourd'hui qu'on pense à refaire le pont du Tarn. Le préopinant insinuait hier que ce pont avait une utilité politique et qu'il était, comme on l'a dit, je crois, un pont électoral. Il avait même rappelé que c'était un grand désastre provenant d'une faillite qui avait déterminé le Gouvernement à présenter le projet de loi.

« Ce sont des arguments que je désire porter à cette tribune, afin d'y répondre puisqu'ils ont été présentés.

« Ce n'est pas d'aujourd'hui qu'il s'agit de refaire le pont d'Alby. J'ai sous les yeux un ancien plan de la ville d'Alby, dressé, si je ne me trompe, en 1766. Le plan est imprimé, le pont actuel y est figuré, le pont que nous demandons de construire est indiqué comme projeté, et je vais dire à la Chambre comment il y est désigné. « Pont projeté pour remplacer l'ancien, qui tombe de vétusté. »

« Ainsi, il y a quatre-vingts ans, on songeait à construire un pont nouveau, on condamnait le pont ancien, et ce n'est probablement pas dans un intérêt électoral que ce pont était projeté en 1766.

« Maintenant, Messieurs, indépendamment de l'ancienneté du projet de construire un pont nouveau, je mettrai sous les yeux de la Chambre quelques faits, et elle jugera.

« Le pont d'Alby a été construit en 1035 ; il a par conséquent plus de huit siècles d'existence, à une époque où il n'y avait pas de navigation sur le Tarn, à une époque où les transports se faisaient à dos de mulets.

« En conséquence, quand il a été construit, on s'inquiétait très-peu d'empêcher la circulation sur la rivière par

des piles épaisses, et l'on s'inquiétait encore moins de gêner la circulation sur le pont, par des pentes rapides.

« Les choses ont bien changé depuis ce temps; le Tarn a été rendu navigable; la circulation sur le pont d'Alby est considérable, on l'a dit hier, et j'en ai le chiffre; elle est de 396 colliers par jour; et elle est plus nombreuse les jours de marché.

« Il est évident que, dans de telles circonstances, l'état actuel des choses n'est pas tolérable; il résulte des plans que le préopinant a examinés, qu'on arrive au pont d'Alby par des rampes de 7, 8 et 9 centimètres par mètre, et que, pour arriver des rampes sur le pont, il faut décrire des angles qui sont presque droits. Je demande s'il est possible de maintenir, avec la circulation active dont j'ai donné le chiffre, un pont qui n'a que 4 mètres, où deux voitures ne peuvent se croiser qu'en empiétant sur les côtés destinés aux piétons, et en risquant de les blesser.

« Voilà l'état des choses; je demande s'il n'y a pas la plus grande urgence à restaurer un tel pont, ou à le reconstruire, surtout, lorsqu'il menaçait déjà de tomber en ruine, il y a soixante ans, et je ne crois pas que les crues de 1766 et celle de 1826, dont on connaît l'élévation sur le Tarn, aient consolidé ce pont, déjà menacé il y a près d'un siècle.

« Maintenant le préopinant nous dit : « Vous ne voulez pas reconstruire le pont, vous voulez faire un second pont. Or, le préopinant veut bien donner un pont accessible à la ville d'Alby, mais il ne veut pas lui en donner deux.

« Eh bien, je lui demanderai de vouloir bien nous indiquer un moyen de réparation et de reconstruction du pont actuel. Puisqu'il a parcouru le dossier, il a dû voir que la traverse de la ville doit nécessairement être rectifiée; que des angles presque directs, avec des pentes de 7 à 8 centim., ne sont pas admissibles; puisqu'il a parcouru le dossier, il a dû voir que la reconstruction du pont sur place, en supposant qu'on exécutât un projet aussi vicieux, ne serait qu'à la condition de sa démolition, c'est-à-dire de l'interruption de la circulation. Puisqu'il a vu le dossier, il a dû y voir également que l'établissement d'un bac, même temporaire, présente des difficultés même insolu-

bles, et qu'ainsi c'est une interruption complète de la circulation qu'il propose, afin de reconstruire un pont défectueux sur une traverse qu'il faut rectifier.

« Je pense que ces explications suffiront pour que la Chambre soit convaincue que la reconstruction du pont d'Alby, au lieu qui avait été choisi dès 1766, et que nous choisissons nous-mêmes comme le point le plus favorable, est une chose indispensable.

« Voyons maintenant quelle est la valeur du projet proposé.

« Les ingénieurs du Tarn ont pendant longtemps douté qu'un pont en maçonnerie fût possible dans la traversée de la ville d'Alby. Ils en donnaient pour raison que, la rivière du Tarn coupant obliquement les abords de ce pont, il fallait établir ce pont en biais sur la rivière ; ils ajoutaient que l'établissement d'un pont en biais fermerait, pour ainsi dire, le débouché du pont, et rendrait, à la fois, très-difficile, et le débit des eaux et la circulation de la navigation. C'est par ces motifs que les ingénieurs du Tarn ont proposé un pont suspendu ; c'est par ces motifs que le Gouvernement a proposé à l'approbation du conseil des ponts-et-chaussées d'abord, et à la sanction de la Chambre ensuite, ce projet d'un pont suspendu, en déclarant que, dans son opinion, le pont en maçonnerie était infiniment préférable, mais que, puisque l'exécution d'un pont en maçonnerie présentait de tels inconvénients, il fallait se résigner à un pont suspendu.

« Depuis le projet de loi présenté, et pendant que le conseil des ponts-et-chaussées délibérait, les ingénieurs du Tarn se sont attachés à résoudre la difficulté, et ils ont présenté un projet de pont en maçonnerie qui n'offrait plus les inconvénients qui jusqu'alors avaient fait reculer devant un pont en maçonnerie.

« Je me suis empressé de soumettre ce projet à l'approbation du conseil des ponts-et-chaussées ; le conseil lui a fait subir des modifications et des perfectionnements considérables.

« Le préopinant disait hier : « Votre pont en maçonnerie sera un pont droit ou un pont en biais ; » c'est vrai. Si c'est un pont droit, il obstrue la rivière, il faut donc l'é-

carter; si c'est un pont biais, il ne tiendra pas. Nous ne pouvons pas non plus l'admettre.

« Je demande au préopinant où il a vu que les ponts biais ne pouvaient pas résister. Je le prie de parcourir les chemins de fer qui sont aux abords de la capitale : il y verra que les ponts biais tiennent à merveille ; et s'il veut avoir une démonstration plus complète, il n'a qu'à aller voir le pont de Pontoise à quelques kilomètres de Paris ; il verra un pont de biais formant, si je ne me trompe, un angle plus aigu que celui qu'aurait le pont biais d'Alby, et je lui rappellerai que, lorsque ce pont a été construit, dans le pays, l'opinion qu'il a exprimée prévalait : on croyait qu'un pont de biais ne pouvait pas tenir, on s'était porté sur les berges de la rivière le jour du décintrement pour voir tomber le pont de biais ; il n'est pas tombé, et il ne tombera pas.

« Je m'étonne que le préopinant veuille contester qu'il soit possible de construire des ponts biais, quand, depuis qu'on construit des chemins de fer, on ne fait pas autre chose sur les grandes comme sur les petites rivières, sur les cours d'eau comme sur les routes. La construction des ponts biais est une chose pour laquelle il suffit aujourd'hui du savoir ordinaire d'un maçon.

« Ainsi, Messieurs, l'utilité et la possibilité de construire un pont en maçonnerie sur le Tarn ne peuvent pas être sérieusement contestées.

« On conteste la question de dépenses. On me demande : « Pourquoi avez-vous présenté un pont suspendu ? pourquoi voulez-vous maintenant un pont en maçonnerie ? »

« La raison en est toute simple : lorsque le pont suspendu a été présenté, les ingénieurs ne croyaient pas, ils se trompaient, à la possibilité de construire un pont en maçonnerie. Depuis que le pont suspendu a été présenté, cette possibilité a été reconnue, non pas par eux seulement, mais par le conseil général des ponts-et-chaussées. Dès lors ai-je pu hésiter ? car, depuis le commencement de l'instruction de cette affaire, j'avais pensé qu'un pont en maçonnerie était préférable, et je n'avais reculé que devant le chiffre de la dépense et devant les difficultés présumées d'exécution.

« Je n'ai pas pu hésiter, lorsque la possibilité d'exécuter ce pont moyennant une faible augmentation de dépenses m'a été démontrée par les hommes les plus compétents, à abandonner le projet de pont suspendu.

« On a supposé que le crédit demandé serait dépassé. Un orateur, qui a parlé hier de la question, et qui a supposé que probablement la dépense des ponts se mesurait au mètre comme la valeur des rubans, nous a dit : « On va construire un pont à Bayonne ; il est deux fois plus long que celui du Tarn, et coûte 2,200,000 fr.; faites une règle de proportion, le vôtre coûtera donc 1,100,000 fr., et non pas 700,000 fr. que vous demandez. »

« Et il oubliait qu'il s'agit à Bayonne d'un pont établi sur un fleuve qui débouche dans la mer, qui est soumis au flux et au reflux, d'un débouché immense, et qu'avec la largeur du débouché et la profondeur du fleuve les frais de constructions hydrauliques augmentent plus que proportionnellement. On s'est plaint que le devis n'était pas détaillé ; si préopinant avait bien voulu en prendre connaissance, il aurait vu la description la plus minutieuse de tous les détails du pont, hauteur, largeur, épaisseur, et, par conséquent, cube, de tous les ouvrages ; le préopinant peut savoir que, pour un conseil technique, un conseil spécial, le conseil des ponts-et-chaussées, quand il connaît le cube d'un ouvrage, il en connaît le prix : il suffit de multiplier les totaux, les cubes généraux par les prix élémentaires, et l'on arrive ainsi au chiffre de la dépense.

« Le conseil général le pouvait ici d'autant plus facilement, qu'on vient de construire sur le Tarn des ouvrages de même nature que celui dont il est question ; on y a construit une écluse et un barrage, et, par conséquent, les prix élémentaires d'une construction hydraulique sur le Tarn à Alby sont parfaitement connus. Eh bien, l'application des prix élémentaires aux cubes généraux donne une dépense de 590,000 fr. Le conseil général des ponts-et-chaussées a pensé qu'à cause des éventualités des fondations, il était nécessaire de forcer le chiffre de la somme à valoir, et il a porté la dépense à 700,000 fr. Et lorsqu'il a été proposé dans le conseil d'élever la somme plus haut, le conseil a résisté, disant qu'il avait l'assurance qu'avec la somme de

700,000 fr., un pont en maçonnerie pourrait être construit.

« Je me résume en disant qu'il n'y a pas de travail plus urgent que la construction d'un pont dans la traversée d'Alby, et qui soit plus nécessité par l'importance de la circulation, par les dangers que présente le peu de solidité du pont actuel et la possibilité des accidents qui peuvent résulter des pentes telles qu'elles existent. J'ajoute que l'établissement d'un pont en maçonnerie ayant, de l'avis de tout le monde, et de l'avis de la Commission comme de l'avis du Gouvernement, la supériorité sur un pont suspendu, maintenant qu'il est démontré qu'avec une dépense additionnelle de 200,000 fr. environ, il y a possibilité de substituer un pont en maçonnerie à un pont suspendu, il n'y a pas à hésiter à adopter la proposition de la Commission.

UN MEMBRE rétablira d'abord l'état de la question, qui n'est pas une question politique. Personne ne lui a assigné ce caractère, et il convient de la ramener à ce qu'elle est effectivement, à son état de question financière et de travaux publics. Il importe que les pouvoirs ne soient pas déplacés et que chacun ait sa responsabilité. La Chambre doit exiger que les travaux soient bien étudiés ; que l'administration ait un avis bien arrêté. Or, rien de semblable n'a eu lieu. Les premières investigations se sont portées sur l'établissement d'un pont suspendu. Les ingénieurs n'avaient pas eu la pensée de présenter un système de pont en pierre. Qu'est-il arrivé? Ce système a surgi au sein de la Commission chargée de l'examen du projet : on aura, sans doute, écrit au préfet du département que la Commission, dans sa bienveillance, avait eu l'heureuse idée de substituer un pont en pierre au pont suspendu. On s'est alors hâté de faire quelques sondages, de recueillir quelques renseignements en faveur du pont en pierre, et voilà ce que l'on appelle un projet définitif. Encore est-il à remarquer que les ingénieurs n'ont pas dissimulé les difficultés de l'établissement d'un pont de pierre avec les piles obliques au courant. Il n'y a pas eu de devis. On ne peut pas donner ce nom à une évaluation approximative résumée dans une demi-feuille de papier. Au surplus, la délibération du conseil supérieur

des ponts-et-chaussées le constate. Le conseil, qui se borne à déclarer en principe qu'un pont en pierre est préférable à un pont suspendu, dit qu'il approuve la substitution proposée s'il est possible d'obtenir un crédit d'*au moins* 700,000 fr. L'évaluation à 700,000 fr. n'est donc qu'une évaluation approximative.

L'orateur ajoutera que la Commission s'est réunie ce matin, et que le Gouvernement s'est d'abord montré disposé à revenir au système du pont suspendu, en déclarant toutefois qu'il aimerait mieux un pont de pierre, et plusieurs des membres de la Commission, qui s'étaient prononcés pour ce dernier système, auraient donné à entendre qu'ils se contenteraient du pont suspendu.

Tout cela prouve, selon l'orateur, que la question n'est pas suffisamment étudiée, et, quand une affaire n'a pas été mieux instruite, il ne croit pas que la Chambre puisse prononcer avec une suffisante connaissance de cause.

M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS répond en ces termes :

« Les avis du conseil des ponts-et-chaussées sont sincèrement demandés, sincèrement délibérés, sincèrement adoptés.

« Lorsqu'il s'est agi de construire le pont d'Alby, j'ai pensé, l'exposé des motifs en fait foi, que l'établissement d'un pont en maçonnerie était ce qu'il y avait de plus désirable. MM. les ingénieurs avaient été du même avis ; mais ils avaient reculé devant les difficultés de la construction d'un pont sur des piles obliques au courant. Ils n'avaient pas proposé d'établir les piles parallèlement au courant, et le pont oblique sur le fleuve.

« Le conseil des ponts-et-chaussées a examiné le projet du pont suspendu, il l'a trouvé irréprochable ; mais en l'adoptant, il a manifesté le regret qu'on ne fit pas un pont en maçonnerie, que le Gouvernement ne fût pas en mesure de donner la certitude qu'au moyen d'une dépense qui ne serait pas beaucoup plus considérable, on pût faire un pont en maçonnerie. Je n'avais aucune possibilité de donner cette assurance ; j'ai mieux aimé avoir un pont suspendu qui résolvait la question d'une manière sûre et complète.

ment satisfaisante, que d'attendre à l'année prochaine pour avoir un projet de pont en maçonnerie. Qu'est-il arrivé pendant la délibération de la Commission ? Je n'ai pas écrit au préfet. Le préopinant a affirmé qu'il en avait trouvé la preuve dans le dossier ; il se trompe. On n'a pas écrit ; il est arrivé qu'en présence du vœu unanime et raisonnable des populations qui demandaient un pont en maçonnerie au lieu d'un pont suspendu, les ingénieurs ont repris leurs études avec le dévouement qu'ils devaient à des populations malheureuses, et que leur malheur rendait plus dignes de l'intérêt du Gouvernement ; ils ont repris leurs travaux, ils ont trouvé une solution de la question et l'ont soumise au conseil des ponts-et-chaussées qui l'a adoptée, en la modifiant ou en la perfectionnant. Et quand je l'ai consulté, j'ai demandé qu'on indiquât la dépense nécessaire, et que je ne consentirais à substituer un pont en maçonnerie à un pont suspendu qu'à la condition que le crédit suffisant serait accordé. J'ai fait demander au conseil des ponts-et-chaussées s'il fallait réclamer 800,000 fr., et je déclare à la Chambre que le conseil a répondu négativement. Il a déclaré qu'avec 700,000 fr. le pont pourrait être construit.

« Maintenant, quelle est la question ? Elle est bien simple : tout le monde reconnaît la nécessité de rectifier la traversée d'Alby ; tout le monde reconnaît qu'un pont en maçonnerie est préférable à un pont suspendu.

« Le conseil des ponts-et-chaussées déclare qu'avec une augmentation de 250,000 fr. un pont en pierre pourra être construit. Voilà une solution nécessaire, une solution acceptable et comparativement économique. Je supplie la Chambre de l'adopter. »

Un membre croit, comme le préopinant, que la question n'a pas été suffisamment étudiée, et il en conclut que le mieux serait d'ajourner toute discussion.

M. le Rapporteur dit :

« Toute la discussion ici roule sur ce point, que le pont en pierre aurait été demandé avec une très-grande rapidité, avec une rapidité même un peu suspecte, par l'Admi-

nistration à messieurs les ingénieurs du département du Tarn.

« Eh bien ! que l'on compare la date de la présentation du projet de loi et celle du dépôt du rapport.

« Le dépôt a été fait, si je ne me trompe, cinq ou six jours après la présentation du projet de loi, et il verra qu'il est physiquement impossible qu'il puisse fonder un raisonnement sur une pareille allégation.

« Maintenant, un second argument, et c'est celui sur lequel repose toute la discussion, c'est que le pont en pierre a été peu étudié, c'est qu'il n'y a point eu de devis.

« Il est temps, Messieurs, de faire cesser une pareille argumentation. Voici l'avant-projet qui demande le pont en pierre. Que la Chambre me permette de lui en lire quelques lignes :

« Nous donnerons ici la description générale de ce pont « (effectivement elle se trouve aux pièces) nous donnerons ci-« dessous la description générale de ce pont dont le plan et « l'élévation, annexés au présent devis estimatif, ont été des-« sinés avec soin par M. Rivière, conducteur des ponts-« et-chaussées. Des sondages, recemment exécutés, nous « ont démontré la possibilité d'établir sans difficulté les « fondations des piles. »

« Ce devis estimatif, dont parle le rapport de M. l'ingénieur, le voici ; que la Chambre me permette de lui en lire les premières lignes, et qu'elle soit bien convaincue que cette description existe.

« Le pont projeté pour franchir la rivière du Tarn, à 125 « mètres en amont du pont actuel, sera construit en ma-« çonnerie de pierres de taille, de briques et de moellons « ou de libage. L'axe du pont formera, avec la direction « de la vallée, aux abords de la route, un angle de 72 de-« grés. Cet ouvrage d'art sera composé de 5 arches en plein « cintre.... »

« La Chambre veut-elle prendre connaissance du devis lui-même? Le voici :

« Maçonnerie ordinaire de moellon ou de libage, 17,745 mètres 58 cent., prix de l'unité, 9 fr. : 159,610 fr. 22 c.

Maçonnerie de brique, 4,450 mètres, prix de l'unité, 20 f.; 89,016 fr. 80 c., et ainsi de suite pour les pierres de taille, le béton pour la chape, les bâtardeaux et le draguage, les cintres, la chaussée pavée, les terrassements, etc., etc.; puis une colonne d'observations très-détaillées.

« Je le demande à la Chambre, n'est-ce pas là un devis suffisant pour voter une proposition de loi? J'en appelle à tous les ingénieurs qui sont dans cette enceinte. Et si ce n'est qu'un avant-projet, est-ce qu'il n'arrive pas tous les ans que la Chambre délibère et vote sans avoir eu d'autre base d'examen que des avant-projets?

« Soyons justes, Messieurs, lorsque la Commission a dans les mains de pareilles pièces, peut-on dire qu'elle n'a pas suffisamment examiné la question?

« Elle a donné son avis et s'est prononcée à l'unanimité. »

Un membre fait observer que, le Tarn étant navigable au-dessus d'Alby, l'intérêt de la navigation conseille d'établir un pont suspendu plutôt qu'un pont en pierre. Plus de trois millions ont été dépensés sur cette partie de la rivière. Il ne faut pas que tant de sacrifices aboutissent à l'établissement d'une espèce de barrage.

M. le Ministre des travaux publics dit que, lorsque les états du Languedoc projetaient l'établissement d'un pont à Alby, c'était un pont à piles obliques sur le courant. Le Tarn n'était pas alors navigable, un pont oblique n'avait pas de grand inconvénient. C'est précisément l'inconvénient d'un pont oblique qui a longtemps fait reculer les ingénieurs devant la proposition d'un pont en maçonnerie; mais le pont qu'ils ont proposé, avec les modifications que le conseil général des ponts-et-chaussées a adoptées, c'est un pont dont les piles ne sont pas obliques au courant.

Le pont qu'il s'agit d'établir a des piles parallèles au courant, et c'est dans ce système que sont construits tous les ponts sur les rivières pour le service des chemins de fer. La navigation n'est donc pas intéressée dans la question.

Un membre fera remarquer que, dans le principe, le Gouvernement s'était prononcé en faveur du pont suspendu,

par raison d'économie, et il ne voit pas pourquoi une économie, réputée bonne le 23 mars, a cessé d'être considérée comme telle le 8 avril. Si 450,000 fr. sont nécessaires pour l'établissement d'un pont suspendu, il ne comprendrait pas qu'un pont de pierre ne coûtât que 700,000 fr. Il ajoutera qu'un pont suspendu lui paraît mieux approprié au régime d'une rivière soumise à des crues subites et extraordinaires. Une dernière considération le frappe, c'est que la voie dans laquelle on se propose d'entrer serait fort onéreuse pour le budget. Toutes les villes placées sur les routes royales ne manqueraient pas de réclamer des ponts en maçonnerie ; le vote qu'on demande à la Chambre frapperait de discrédit tous les ponts suspendus.

M. LE RAPPORTEUR répond :

« Il s'agit d'une question grave. Nous devons démontrer à la Chambre que la Commission n'a pas pris une opinion légèrement, qu'elle l'a prise après une étude approfondie et sérieuse. Voici l'opinion des ingénieurs sur le choix d'un pont suspendu ou d'un pont de pierre. Voici ce que je lis dans le rapport de l'ingénieur en chef :

« Les études de divers systèmes appropriés à la localité « et à l'espace que nous avions à franchir, plus encore la « nécessité de renfermer l'entreprise dans les bornes d'une « sage économie, nous déterminèrent à présenter d'abord « l'avant-projet d'un pont suspendu qui, dans ce moment, « est soumis à l'examen du conseil des ponts-et-chaussées, « après avoir subi l'épreuve d'une enquête. Quoique ce tra- « vail soit présenté avec des conditions de force propres à « produire une résistance efficace aux longues et violen- « tes rafales qui sortent de la vallée supérieure du Tarn, « cependant, comme il n'est pas possible d'apprécier rigou- « reusement des variations atmosphériques qui peuvent « déconcerter les calculs les mieux établis, je n'avais pas « dissimulé, dans mon rapport du 16 janvier dernier, qu'un « édifice en maçonnerie serait de beaucoup préférable pour « la convenance et la durée. »

« Vous voyez que cette opinion des ingénieurs est positive. La Commission l'a étudiée et l'a prise en considération ;

quant à la question d'économie, elle a pensé que trop souvent il n'y a pas d'économie à faire à bon marché, et qu'en fait de travaux importants, la bonne et véritable économie consiste à faire du bon : c'est ce qui a déterminé la Commission à choisir un pont en maçonnerie, et, je le répète, elle persiste dans son opinion, à l'unanimité. »

UN MEMBRE voit dans l'exposé des motifs que le pont menace ruine. Il ne s'arrête pas à ces vaines allégations. On en avait dit autant du pont de Grenoble, et, pour le démolir, il a fallu employer la mine.

L'évaluation de la dépense à 700,000 fr. n'est, à ses yeux, qu'une évaluation approximative et tout-à-fait insuffisante. Aussi, le conseil supérieur des ponts-et-chaussées a-t-il parlé d'une somme d'*au moins* 700,000 fr. ; et, en indiquant ce chiffre, il augmentait déjà de 100,000 fr. le devis primitif.

On invoque la responsabilité de l'administration ; il ne peut être question ici que de responsabilité morale, et cette responsabilité n'a pas empêché les mécomptes auxquels ont donné lieu l'affaire des canaux, et presque toutes les entreprises de travaux publics.

— La Chambre prononce la clôture de la discussion.

M. LE PRÉSIDENT annonce qu'il consultera d'abord la Chambre sur le crédit de 700,000 fr. demandé par le Gouvernement et par la Commission.

L'article est ainsi conçu :

« Une somme de 700,000 fr. est affectée à la construction d'un pont en maçonnerie sur le Tarn, à Alby, route royale n° 88, de Lyon à Toulouse. »

— Cet article est mis aux voix ; il n'est point adopté.

M. LE PRÉSIDENT expose que la délibération va porter maintenant sur l'amendement tendant à allouer un crédit de 450,000 fr. pour l'établissement d'un pont suspendu.

UN MEMBRE demande si le Gouvernement adhère à cet amendement.

M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS dit qu'il résulte de l'avis de la Commission d'enquête qu'une solution est urgente. Voilà pourquoi il a proposé l'article.

Il ajoutera, cependant, qu'il se propose de faire poursuivre et compléter, si c'est nécessaire, les études d'un pont en maçonnerie, et que s'il résultait de ces études, que, moyennant 700,000 fr., un pont en maçonnerie pût être construit, il se présenterait, l'année prochaine, avec une demande d'augmentation de crédit pour la construction de ce pont.

L'AUTEUR de l'amendement déclare qu'il le retire.

Par suite de ce retrait, il n'y a plus lieu à délibérer.

On passe à l'art. 4 du projet de la Commission, devenu le troisième.

Par suite du rejet du crédit demandé pour le pont d'Alby, cet article se trouve modifié ainsi qu'il suit :

« Sur les allocations énoncées dans les articles précédents, il est ouvert, au Ministre des travaux publics, sur l'exercice 1846 :

» Pour les ponts de Cé, un crédit de 300,000 fr.

« Pour le pont de Bancel, 150,000 fr.

« Sur l'exercice 1847 :

« Pour les ponts de Cé, un crédit de 1 million de francs.

« Pour le pont de Bancel, 100,000 fr. »

— L'article est mis aux voix et adopté.

Art. 4.

« Les plans d'ensemble et les devis par masses des travaux compris dans la présente loi seront déposés aux archives de la Chambre des Députés et de la Chambre des Pairs. »

Art. 5.

« Il sera pourvu, provisoirement, au moyen des ressources de la dette flottante, aux dépenses autorisées par la présente loi ; les avances du Trésor seront définitivement couvertes par la consolidation des fonds de réserve de l'amortissement, qui deviendront libres après l'extinction des découverts des budgets des exercices de 1840 à 1846. »

— Adoptés.

Avant qu'on procède au scrutin sur l'ensemble de projet de loi, *un membre* demande la parole sur l'ordre du jour. Il fait remarquer que trois mois se sont écoulés depuis la reprise du chemin de fer de l'Ouest. Il s'étonne qu'après de nombreuses conférences avec M. le Ministre des travaux publics, la Commission ne se soit pas encore arrêtée à des résolutions définitives, et il demande que le projet de loi soit mis à l'ordre du jour.

M. LE RAPPORTEUR répond que la Commission n'a pas perdu un seul jour pour accélérer son travail ; qu'elle est tombée d'accord, sur presque tous les points, avec M. le Ministre des travaux publics, et qu'elle espère présenter prochainement son rapport.

Quelques autres observations sont présentées.

On n'insiste pas sur la mise à l'ordre du jour.

On procède au scrutin de division sur l'ensemble du projet de loi ; l'appel et le réappel terminés, le dépouillement donne les résultats suivants :

Nombre des votants.......	184
Pour l'adoption...........	180
Contre	4

— La Chambre n'était pas en nombre pour délibérer; le scrutin est annulé et renvoyé à demain.

— La séance est levée.

Signé SAUZET, *Président ;*

DE L'ESPÉE, BOISSY-D'ANGLAS, DE LAS-CASES,
LACROSSE, *Secrétaires.*

Collationné :

Le Secrétaire-Rédacteur,

Signé D. LAGARDE.

Présidence de M. SAUZET.

Séance du Mercredi 8 Avril 1846.

— Le procès-verbal de la séance du 7 est lu et adopté.

M. Tillette de Clermont demande et obtient un congé.

M le Ministre de l'instruction publique fait, au nom du Roi, communication à la Chambre de deux projets de loi :

Le premier relatif *à un crédit de 1,036,768 fr. 80 c. du budget de l'instruction publique, sur l'exercice 1846; pour le développement de l'école de culture du Muséum d'histoire naturelle ;*

Le deuxième relatif *à un crédit sur l'exercice 1846, de 140.100 fr. destiné à l'acquisition de pièces anatomiques, collections, etc., pour le Muséum d'histoire naturelle.*

Il présente ensuite, au nom de M. le Ministre des finances, un troisième projet de loi *tendant à proroger de dix ans la faculté de concéder aux détenteurs les terrains domaniaux usurpés.*

La Chambre donne acte à M. le Ministre des présentes communications ; elle en ordonne l'impression, la distribution et le renvoi à l'examen des bureaux.

(*Voir les annexes imprimées nos* 109, 110 et 111.)

L'ordre du jour est la reprise du scrutin sur le projet de loi relatif à la construction de plusieurs ponts, annulé hier pour défaut de nombre.

L'appel et le réappel terminés, le dépouillement donne les résultats suivants :

Nombre des votants..........	234
Pour l'adoption.......	226
Contre..............	8

— La Chambre a adopté.

La suite de l'ordre du jour est la discussion du projet de loi ayant pour objet la sanction d'un échange d'immeubles entre l'Etat et la dame Champy (Vosges).

— La Chambre, consultée par M. le Président, décide qu'elle passe à la discussion des articles.

M. le Président donne lecture de l'article unique, ainsi conçu :

« L'échange d'une parcelle de bois de 22 hectares, dépendant de la forêt domaniale de Framont, département des Vosges, contre des bâtiments et terrains d'une contenance de 637 hectares, appartenant à la dame Champy, et situés dans le même département, est approuvé sous les conditions énoncées au contrat qui en a été passé le 4 janvier 1845. »

— Adopté.

La Chambre procède au scrutin de division sur l'ensemble du projet.

L'appel et le réappel terminés, le dépouillement donne les résultats suivants :

Nombre des votants...........	145
Pour l'adoption........	142
Contre..............	3

La Chambre n'étant pas en nombre, le scrutin est annulé et renvoyé à la prochaine séance.

— La séance est levée.

Signé SAUZET, *Président;*
DE L'ESPÉE, BOISSY-D'ANGLAS, DE LAS-CASES, LACROSSE, *Secrétaires.*

Collationné :

Le Secrétaire-Rédacteur,
Signé CERCLET.

PRÉSIDENCE DE M. SAUZET.

Séance du Lundi 13 Avril 1846.

— Le procés-verbal de la séance du 8 est lu et adopté.

MM. DE PANAT et DE WUSTEMBERG demandent et obtiennent des congés.

M. LE MINISTRE DE LA GUERRE fait, au nom du Roi, communication à la Chambre d'un projet de loi portant demande d'une somme de 26,800 fr. pour la création d'une troisième chambre au tribunal de première instance d'Alger.

— La Chambre donne acte à M. le Ministre de la présente communication : elle en ordonne l'impression, la distribution, et attendu qu'il s'agit d'une demande de crédits pour l'exercice 1847, elle renvoie le projet à la Commission du budget.

(*Voir l'annexe imprimée, numéro 112*).

Un rapport supplémentaire est déposé sur le projet de loi relatif au chemin de fer de Dijon à Mulhouse.

Deux autres rapports sont présentés :

Le premier, au nom de la Commission chargée d'exami-

ner : 1° le projet de loi tendant à affecter une somme de 16 millions de francs à la construction des bases de quatre forts au port du Hâvre et à l'amélioration de l'entrée de ce port; 2° le projet de loi portant allocation de 21,500,000 fr. pour les fortifications du Hâvre.

Le second rapport est relatif au projet de loi concernant la taxe des lettres.

— La Chambre ordonne l'impression et la distribution de ces rapports.

(Voir les annexes imprimées numéros 113, 114 et 115).

L'ordre du jour est la reprise du scrutin sur le projet de loi relatif à un échange conclu entre l'Etat et la dame Champy (Vosges).

L'appel et le réappel terminés, le dépouillement donne les résultats suivants :

Nombre des votants...........	242
Pour l'adoption................	236
Contre........................	6

— La Chambre a adopté.

La suite de l'ordre du jour appelle la discussion d'un crédit de 93 millions pour les constructions navales et l'approvisionnement des arsenaux de la marine.

Un membre a la parole contre les conclusions du rapport. Le projet de loi, selon lui, répond parfaitement à la pensée qui a dirigé la Chambre dans le vote qu'elle a rendu l'année dernière à l'occasion du budget de la marine et aux espérances que ce vote a fait naître dans le pays. Aujourd'hui, personne ne conteste que le développement des forces de la France, doit se faire à la fois, et comme puissance continentale et comme puissance maritime. Si la France n'avait pas eu une force maritime suffisante à sa disposition, quelle part aurait-elle pu prendre aux événements qui se sont passés en Europe depuis vingt ans? On peut envisager sous trois points de vue différents le but à atteindre. Il faut d'abord couvrir nos côtes par de gros

bâtiments, protéger notre commerce par des stations composées de bâtiments légers, enfin, être en mesure de maintenir les communications constantes entre Marseille et Toulouse et les côtes d'Afrique. L'orateur entre ensuite dans la comparaison de la navigation à voile et celle à vapeur. Il reconnaît les services de la navigation à la vapeur, et il admet qu'on lui donne une grande extension. Le projet de loi porte à 100 le nombre des bâtiments qui, en 1845, avait été fixé à 70 pour les bâtiments de cette espèce ; c'est une augmentation d'une force de 10 mille chevaux de vapeur, et l'orateur n'entend pas contester ce point; mais il fait observer que tant qu'on n'aura pas perfectionné cette marine en diminuant l'encombrement du combustible et en mettant le moteur à l'abri de toute attaque, on ne pourra pas considérer les bâtiments à vapeur comme de véritables machines de guerre; il y a donc lieu pour la Chambre de se tenir en garde contre la disposition générale de la Commission en faveur de la marine à vapeur.

L'orateur passe ensuite à ce qui concerne les bâtiments légers et les bâtiments de ligne. Le Ministre de la marine demandait 180 bâtiments légers. La Commission n'en accorde que 136. Quant aux vaisseaux de ligne, le Ministre de la marine voulait en avoir 20 à flots et 20 sur les chantiers à 22/24, et quatre autres également sur les chantiers à des taux différents. Il a renoncé à cette troisième partie de son projet; mais la Commission a poussé ses réductions plus loin ; elle ne veut accorder que 24 bâtiments à flots et 12 sur les chantiers. Il serait difficile, selon l'orateur, de décider *à priori* qu'un de ces chiffres est préférable à l'autre. Cependant, celui de 40 bâtiments est conforme à ce qui a été adopté jusqu'à ce jour dans toutes les organisations qu'on a regardées comme normales. L'orateur repousse également la réduction de 66 frégates à 55, demandée par la Commission. Il lui paraît évident qu'elle a été dominée par la pensée que ces réductions étaient nécessaires pour mettre en équilibre l'effectif du personnel maritime avec le matériel. L'orateur s'applique à démontrer que les craintes de la Commission, relativement à la diminution du personnel maritime, sont exagérées. Les éléments du personnel naval se trouvent dans l'inscription maritime, dans le recru-

tement et dans les écoles des mousses. L'inscription maritime est maintenue par la navigation réservée, par les primes accordées aux grandes pêches, et par le monopole de quelques transports que l'Etat assure aux bâtiments français. Selon l'orateur, il en coûterait infiniment moins cher à l'Etat, d'appliquer toutes les dépenses qu'il fait indirectement pour maintenir l'inscription maritime, à augmenter la levée permanente. Il est difficile de s'expliquer comment avec un personnel d'officiers aussi distingué, il n'a pas encore eu cette pensée. En appliquant avec suite et énergie ce remède, il diminuerait le mal que font à l'inscription maritime la décroissance du cabotage à voile et la diminution de la part que nous prenons à la navigation de concurrence. On aurait donc tort, selon l'orateur, de réduire le matériel naval sous le prétexte que le personnel tend à diminuer aussi. L'orateur vote contre les amendements proposés par la Commission.

Un deuxième membre déclare qu'il pense, comme le préopinant, que la France, qui est une grande puissance continentale, doit rester aussi grande et forte parmi les puissances maritimes. Mais il diffère avec lui sur les moyens. Il s'attache d'abord à défendre la Commission du reproche d'avoir voulu sacrifier la marine à voile à la navigation à la vapeur. Le rapport ne dit rien de pareil. Le préopinant croit qu'on ne saurait construire trop de bâtiments parce que les matelots ne nous manqueront jamais. L'orateur répondra que d'autres personnes pensent que la supériorité d'une marine ne consiste pas dans le nombre, mais dans l'excellence des éléments. Dans ce système, on supprimerait les vaisseaux, les corvettes, les bricks, et l'on construirait beaucoup de frégates et de bâtiments à vapeur pour harceler sur toutes les mers le commerce de l'ennemi. La Commission s'est placée entre ces deux extrêmes. Elle s'est efforcée de rendre meilleure l'organisation du matériel naval, tout en maintenant les éléments actuels, et d'arriver à une proportion exacte entre le matériel et le personnel, de manière à ce que l'ensemble pût répondre à toutes les éventualités; c'est la pensée exprimée en 1835 par l'amiral de Rigny. La Commission a donc

cherché, avec un soin scrupuleux, le chiffre exact du personnel maritime valide sur lequel il est possible de compter, et elle est arrivée à cette conclusion, qu'en vue de ce personnel il était impossible de donner au matériel tout le développement demandé par le Gouvernement. L'orateur examine ensuite les réductions proposées par la Commission, et il s'applique à démontrer que, même avec les économies qui se réduisent à 13 millions, la Commission accorde au Gouvernement une force plus grande que celle qu'il avait demandée.

Selon lui, 24 vaisseaux à flot et 12 en construction sont une force plus imposante que 20 vaisseaux à flot et 20 vaisseaux en construction. La force, c'est ce qui est disponible, et l'un des grands vices de notre organisation a été jusqu'ici de laisser trop de vaisseaux sur nos chantiers et de les y laisser trop longtemps. Ils dépérissent avant d'avoir pris la mer ; on ne peut pas profiter, pour les constructions nouvelles, des produits de la science, et ces bâtiments sont déjà vieux quand on les met à flot. La moyenne en chantier est de 18 ans. L'orateur comprendrait une extension donnée au matériel en approvisionnement ; mais il repousse ces constructions qui ne finissent jamais, et qui se perdent sur les chantiers. L'orateur expose ensuite le système qui, selon lui, devrait régler la répartition des forces maritimes de la France en cas de guerre.

Il termine en établissant que l'un des éléments essentiels de la puissance de la France c'est une force maritime imposante. A ceux qui douteraient de cette vérité, il répondra que la France a toujours triomphé quand ses forces maritimes ont pu aider ses forces de terre. Il vote pour le projet de la Commission.

Un troisième membre rappelle que tous les grands événements qui se sont accomplis dans le monde, depuis 15 ans, l'ont été avec la coopération de notre marine. Ce résultat a suffi pour faire disparaître le préjugé qui longtemps a existé, sur le peu d'importance qu'il y avait pour la France à avoir une marine imposante. Depuis plusieurs années la Chambre n'a cessé d'exciter le Gouvernement à dé-

velopper nos forces maritimes. Le projet de loi actuel est même plutôt son œuvre que celle du Gouvernement, car c'est elle qui en a provoqué la présentation, en ordonnant, l'année dernière, qu'il serait fait une enquête sur l'état des approvisionnements. On doit regretter que la Commission de la Chambre ait cru devoir proposer de si grandes réductions que l'orateur en particulier ne peut adopter; c'est la réduction du nombre des vaisseaux et des frégates. Ces deux réductions ne produisent pas une économie de plus de 7 millions répartis en plusieurs exercices. La Chambre n'hésitera sans doute pas à accorder cette somme pour avoir une réserve de 9 bâtiments de guerre de plus. Le chiffre de 40 vaisseaux est celui qui a été fixé dans tous les temps par tous les hommes compétents. L'orateur concevrait qu'on l'augmentât, il ne peut pas s'expliquer qu'on veuille le réduire. L'orateur n'admet pas non plus, comme motif valable, la nécessité d'attendre les progrès probables et prochains de la construction des bâtiments à vapeur non plus que l'insuffisance du personnel naval pour armer le nombre de vaisseaux demandé. Tout se tient dans les progrès de la science, et s'il fallait attendre qu'elle eût donné son dernier mot, on n'agirait jamais. Quant à l'équilibre entre le matériel et le personnel, il est évident que le personnel actuel peut suffire à armer 4 vaisseaux et cinq frégates de plus. La Commission croit qu'elle accorde au Gouvernement une plus grande force en lui donnant 24 vaisseaux à flot et 12 en chantier, au lieu de 20 vaisseaux à flot et 20 en chantier. L'orateur croit que cette question ne peut pas être résolue d'une manière absolue. Dans l'une ou l'autre hypothèse, la force sera plus ou moins grande; mais si la guerre éclatait de telle sorte que la France eût cependant quelque temps pour s'y préparer, avec des marins habiles et des ouvriers expérimentés, 20 vaisseaux à flot et 20 en chantier lui donneraient une plus grande force que 24 vaisseaux à flot et 12 vaisseaux en chantier. Il préférerait encore 30 vaisseaux à flot et 10 vaisseaux en chantier; mais il n'a pas l'espérance de voir réaliser un vœu qui va au-delà du projet ministériel. La force maritime est un des éléments principaux de la grandeur de la France; l'orateur s'efforcera de servir encore une fois cette cause

qui a toutes ses sympathies, et il vote pour le projet du Gouvernement.

Un quatrième membre croit qu'il importe avant tout de rechercher et de faire connaître les causes qui ont amené le déficit dans notre matériel naval pour en empêcher le retour, sinon on aurait voté un accroissement de dépenses et non pas un accroissement de forces navales. L'année dernière, la Chambre, inquiète de l'état du matériel, a adopté un amendement portant qu'il serait fait, à ce sujet, une enquête administrative.

Le résultat a manifesté un déficit énorme, et a produit la demande d'un crédit de 93 millions pour le réparer. Il faut en déterminer les causes pour qu'il ne puisse plus se reproduire. Le Gouvernement l'attribue à l'insuffisance annuelle des crédits; l'orateur répondra que la Chambre n'a refusé aucun des crédits qui ont été demandés, et qu'alors la faute serait au Gouvernement qui n'avait pas fait les demandes nécessaires. Cela est tellement vrai que le crédit général de la marine s'est accru en même temps que le crédit spécial diminuait; on achetait moins et on ne remplaçait pas les matériaux employés; cette année même, dans la loi des crédits supplémentaires, aucune demande n'est faite pour le matériel naval. Les Commissions de finances ont accusé la mauvaise administration des ports, et sur ce point l'opinion publique a été plus loin encore. Il est très-vrai que la comptabilité du Ministère de la marine est mauvaise, elle ne peut dire ni ce qu'elle possède, ni ce qu'elle dépense, ni ce qu'elle produit. On en a vu un exemple récent à propos de l'incendie du Mourillon dont la perte a été évaluée à 1 million de fr. dans le rapport au Roi, et à plus de 2 millions de fr. dans la demande de crédits supplémentaires. Mais il ne faut pas croire que tous les abus soient dans les ports et dans une mauvaise comptabilité; le mal est dans l'administration centrale elle-même. Avec cette administration, on ne peut avoir ni budget sincère ni inventaire sérieux. Il suffit en effet de se rappeler qu'il y a quelques années, la marine a été obligée de demander un crédit supplémentaire pour payer des bois achetés deux ans auparavant, et que, pendant longtemps,

les traitements du personnel étaient prélevés sur les fonds alloués pour le salaire des ouvriers et que ces salaires étaient payés sur les fonds du matériel naval.

L'orateur déclare qu'il est loin de sa pensée d'attaquer les intentions des membres de l'administration centrale, dont il apprécie la capacité; il s'attaque, non aux hommes, mais aux institutions, qui, selon lui, sont vicieuses. Il examine ensuite les quatre points qui, à ses yeux, ont exercé sur les résultats de l'administration maritime une influence fâcheuse. Ce sont les marchés, la construction des magasins et ateliers, la construction des coques et les armements. Les marchés ne s'achèvent presque jamais avec les conditions stipulées dans l'origine, quoiqu'ils soient passés par adjudications. Cela tient à la rigueur des clauses des cahiers des charges, qui imposent aux entrepreneurs des conditions impossibles, et de l'autre côté la tolérance à laquelle l'administration se voit forcée à cause de l'urgence. Quant aux constructions des ateliers et magasins, chaque port veut posséder, dans son enceinte, tous les établissements nécessaires à l'armement des bâtiments. De là des dépenses énormes et une dissémination fâcheuse de nos ressources : c'est ainsi qu'on a dépensé 20 millions à Indret, et quand les ressources ont été absorbées par les magasins, les ateliers et l'outillage, il n'en reste plus pour les bâtiments. Il y a des irrégularités aussi choquantes dans la construction des coques. Il est arrivé qu'on a mis en construction trente coques de bâtiments de 100 canons, sans que le modèle ait été expérimenté. Il en a été de même à Indret pour une machine de 450 chevaux. C'est à tort qu'on accuse l'administration d'être routinière ; elle est, au contraire, fort disposée aux innovations; mais toutes ses expérimentations se font d'après un mauvais mode. Quant à l'armement, c'est aussi une source de dépenses énormes. Des changements continuels sont demandés par les officiers de la marine dans l'arrimage et le gréement des bâtiments; il y a des bâtiments dont le bastingage a été rasé et rétabli quatre fois de suite. Ces changements, qui ne sont point demandés par les officiers pour leur commodité personnelle, mais dans l'intérêt du service, sont cependant des causes de dépenses inutiles.

L'orateur termine en comparant la manière dont les dépenses sont prévues et faites en France et en Angleterre. Malgré la différence des deux marines, les prévisions ne sont presque jamais dépassées en Angleterre, et en France elles le sont toujours considérablement.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE ne voudrait pas que la Chambre se séparât sous l'impression que produiraient les faits avancés par le préopinant, s'ils étaient exacts. Il prend l'engagement de répondre à chacun des reproches qui viennent d'être adressés au Ministère de la marine ; mais il a besoin de dire immédiatement que, si le préopinant a été dirigé par un grand esprit de critique dans les attaques auxquelles il s'est livré, il a montré aussi une inexpérience complète du service de la marine.

La séance est levée.

Signé SAUZET, *Président*,
DE L'ESPÉE, BOISSY-D'ANGLAS, DE LAS CASES, LACROSSE, *Secrétaires*.

Collationné :
Le Secrétaire-Rédacteur,
Signé CERCLET.

PRÉSIDENCE DE M. SAUZET.

Séance du Mardi 14 Avril 1846.

— Le procès-verbal de la séance du 13 est lu et adopté.

Quinze rapports sont déposés au nom de la Commission chargée de l'examen des projets de loi d'intérêt local.

— La Chambre en ordonne l'impression et la distribution.

(*Voir les annexes imprimées numéros 116 à 130.*)

UN MEMBRE prie la Chambre de vouloir bien fixer le jour où il serait autorisé à interpeller M. le Ministre des finances sur la question relative aux relais de poste.

M. LE MINISTRE DES FINANCES demande que les interpellations aient lieu samedi prochain.

— La Chambre déclare qu'il y a lieu d'indiquer le jour pour les interpellations, et elle les fixe à samedi.

L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi relatif aux crédits demandés pour les constructions navales et l'approvisionnement des arsenaux.

Un membre dit qu'il est loin de blâmer la Commission d'avoir doté la marine à vapeur, conformément aux désirs du Gouvernement ; mais il regrette qu'elle n'ait pas cru devoir traiter aussi favorablement la marine à voile, et il ne peut approuver les motifs qui l'ont portée à proposer une diminution si considérable de bâtiments sur cette partie de notre établissement naval. Il ne croit pas que nos ressources en personnel soient inférieures à ce qu'exigerait une flotte comme celle que réclame M. le Ministre de la marine, et il se plaît à espérer qu'un jour viendra où nous n'aurons rien à craindre du parallèle même de l'Angleterre; mais pour cela il faut former des marins; il faut avoir une armée navale offensive et défensive. Ce n'est jamais sur la marine que l'on doit faire des économies.

L'orateur vote l'adoption du projet présenté par le Gouvernement.

M. le Rapporteur sait qu'il ne doit intervenir dans la discussion générale que pour la résumer ; aussi se bornera-t-il à dire que la Commission est affligée de voir ses intentions travesties. On l'accuse de vouloir diminuer la force navale de la France, tandis qu'elle veut rendre cette force plus disponible. C'est pour cela qu'elle demande la diminution du nombre des vaisseaux en chantier. Qu'on ajoute, si l'on veut, à la force disponible; qu'on multiplie le nombre des vaisseaux à flot. Dans cette voie, on ne rencontrera pas les résistances de la Commission. Ce qu'elle repousse, c'est une marine d'illusion, une marine sur le papier. En ce qui le concerne, M. le Rapporteur la combattra tant qu'il pourra.

M. le Commissaire du Roi a la parole, et dit :

« Messieurs,

« Je viens satisfaire à l'engagement que le Ministre a pris hier, en présence de la Chambre, de répondre immédiatement aux attaques inattendues dirigées contre l'administration de la marine.

« Je prends acte d'abord, non pas de sa protestation en faveur de la probité et de la pureté d'intention de l'administration de la marine; l'administration de la marine n'a

heureusement pas besoin de témoignages de cette nature. Elle a pu être, à certaines époques, arriérée dans ses procédés, irrégulière dans quelques unes de ses formes ; mais jamais, sauf des exceptions très-rares et tout individuelles, on n'a mis sérieusement en doute la délicatesse des fonctionnaires qui la composent.

« Ce qui a manqué longtemps à la marine, c'est une administration supérieure fortement organisée, une action énergique de l'intérieur à l'extérieur : en un mot la *centralisation*.

« Ce défaut de centralisation tient, Messieurs, à l'origine même de l'administration de la marine. Cette administration a longtemps vécu et vit encore aujourd'hui, dans beaucoup de ses parties, sur les errements adoptés par l'établissement de Colbert.

« Or, l'établissement de Colbert, fondé par un ministre irresponsable, reposait, comme toutes les institutions politiques et administratives du temps, non sur les principes de la centralisation et du contrôle politique, mais sur la délégation personnelle et la confiance individuelle. Le pouvoir central d'où partait l'impulsion se contentait de connaître les résultats obtenus, mais ne sentait pas le besoin de vérifier ces résultats et de les contredire. Ses ordres, transmis d'une manière sommaire, étaient exécutés à bref délai, et le compte-rendu de leur exécution était sommaire également.

« Ce mode d'administration, il faut le reconnaître, Messieurs, était plus expéditif, en ce qu'il entraînait moins de complications, d'écritures, de correspondance, de transmissions hiérarchiques, avantage important dans un service tout militaire où l'imprévu est la règle habituelle et où la célérité est le premier de tous les besoins.

« Mais il offrait moins de garanties d'ordre, et, d'un autre côté, il avait ce grand désavantage, que le Ministre, engagé par des faits qui se passaient loin de lui, en vertu de sa délégation, mais sans son concours, n'avait plus les moyens de défendre sa responsabilité politique.

« Telles sont les considérations qui, dès le début de son entrée aux affaires, ont déterminé le Ministre à modifier le

système dans lequel la marine avait persévéré jusqu'à lui ; non dans le but, comme on a souvent tenté de l'insinuer, de dissimuler ses actes ou d'alléger son fardeau, mais dans le désir très-avouable d'arriver au résultat le plus vite possible, en évitant les entraves, les lenteurs, les complications, qui sont la conséquence nécessaire d'une centralisation absolue.

« Je pourrais citer, si la Chambre ne les avait présents à sa mémoire, divers actes soumis par le Ministre actuel à la sanction royale, et qui, tous, ont eu pour effet de fortifier l'action de l'administration.

« Ces actes ont eu pour but de remédier à ce qu'il y a de vrai parmi les reproches adressés à l'administration de la marine.

« Il est bien entendu, Messieurs, que, dans le jugement que vous allez rendre sur les accusations qui ont été portées devant vous, il y a une distinction à faire entre les personnes, comme il en existe une entre les temps. Vous n'aurez pas seulement à vous demander si l'administration de la marine a commis des erreurs, mais à quelle époque elle les a commises, et si les efforts faits pour ôter toute chance de retour à ces erreurs ne sont pas de nature à vous rassurer complètement.

« Nous ne traiterons pas ce qui, dans les attaques que vous avez entendues, s'adresse aux administrations antérieures à celles du Ministre qui tient aujourd'hui le portefeuille de la marine. Dans les discussions qui ont eu lieu, et dans ce compte-rendu au Roi sur la situation de l'établissement naval de la France, le Ministre s'est attaché à expliquer les causes qui ont amené la situation actuelle. Il croit avoir rendu une pleine justice aux intentions et aux actes de ses prédécesseurs. Il désire avoir fait pénétrer dans tous les esprits la conviction dont il est pénétré lui-même, que les Ministres qui l'ont précédé ont fait pour la marine tout ce que les circonstances leur ont permis de faire. Le moment est venu où le Ministre doit se borner à traiter ce qui concerne sa propre administration.

« De tout temps la marine a su ce qu'elle possédait, ce qu'elle dépensait, ce qu'elle produisait ; mais par suite de la centralisation, dont j'ai signalé tout-à-l'heure l'existence,

ces notions indispensables, je le reconnais, à toute bonne administration, se formulaient isolément dans chaque port.

« Un regrettable défaut d'uniformité dans les procédés ne permettait pas de les résumer périodiquement dans le sein de l'administration centrale sous une forme claire et saisissable.

« D'autre part, il n'était pas dans les habitudes de faire vérifier, sous les yeux du Ministre, les résultats respectivement produits, parce que, je le répète, le système d'administration en vigueur avait sa base, non dans une centralisation étroite et compliquée, mais dans les formules plus simples de la délégation du pouvoir sous la garantie d'un contrôle local.

« Sous l'administration actuelle, cet état de choses a été utilement modifié. Rendant hommage à des vœux formulés par les Chambres, elle a renoncé à la célérité des procédés et à la simplicité des formules pour obtenir plus de sécurité et de garanties. Elle a introduit enfin dans la comptabilité du matériel le principe de la centralisation ; mais l'organisation nouvelle de cette comptabilité, remarquez-le bien, Messieurs, a moins innové que coordonné.

« On a trouvé dans les divers procédés des ports tous les éléments d'une comptabilité à laquelle on n'a eu qu'à ajouter, pour la rendre parfaite, le rouage puissant de la centralisation.

« Cette comptabilité a été de tout temps véridique ; il lui manquait d'être centralisée.

« Elle est aujourd'hui centralisée et véridique.

« Les écritures tenues dans les ports pendant les époques de décentralisation, n'ont jamais laissé d'incertitudes sur les chiffres des existants en magasin. Ces écritures, vérifiées aujourd'hui sous nos yeux, et rapprochées des pièces justificatives, offriront, dans la centralisation périodique, des garanties de plus d'authenticité.

« J'ajoute que des recensements matériels viendront confirmer et ont confirmé, dès 1845, cette authenticité.

« Les chiffres des comptes de 1845 reposent sur des recensements.

« Non point que l'administration ait la prétention de

recenser à un jour donné, c'est-à-dire d'énumérer et de peser ou de mesurer, en un jour, les immenses quantités de matières, pesantes et encombrantes, qui forment la richesse d'un arsenal ; mais cette vérification de détail a lieu pour tous les articles d'approvisionnement qui le comportent. Pour les autres, le chiffre des écritures, provisoirement admis comme base des existants, est successivement vérifié, pendant tout le cours de l'année, au moyen de recensements inopinés et partiels. En un mot, les recensements, pour certaines matières, ne sont pas des recensements à époque fixe, mais des recensements continus et permanents.

« La garantie, pour être différente et mieux appropriée à la nature des choses, n'en est pas moins efficace.

« Que, si quelque doute pouvait exister à cet égard, je dépose sur le bureau les résultats des recensements qui ont eu lieu dans les divers ports, en vertu de l'ordonnance royale du 26 août 1844 et des ordres donnés par le Ministre, le 26 décembre suivant.

« Le recensement, réel, effectif, a eu lieu partout où il était matériellement possible, et il l'a été pour la très-grande majorité des objets. Mais, à l'égard des autres, le département de la marine a usé de la faculté qui lui était laissée par l'ordonnance, et partout où l'on a été dans le cas de constater l'existant au 1er janvier 1845 par des certificats administratifs seulement, des mesures ont été prises pour qu'on se livrât, sans délai à un recensement effectif, qui servira, soit à corroborer, soit à modifier, sous les conditions de justifications suffisantes, les quantités dont il a été pris charge, par suite des certificats administratifs, au 1er janvier 1845, qui forme le point de départ du nouveau système de cette comptabilité.

« Du reste, pour tout ce qui concerne cette partie du service, les Chambres auront désormais la garantie du contrôle de la cour des comptes. L'administration de la marine est fondée à entretenir l'espoir que les résultats de ce contrôle constateront la régularité et la loyauté de ses actes.

« Faut-il maintenant répondre à l'argument que le préopinant a tiré d'un défaut de concordance entre les chiffres énoncés, à propos de l'incendie du Mourillon, par deux

branches distinctes de l'administration de la marine? Rien n'est moins embarrassant.

« Il faut savoir d'abord que, si la comptabilité des bois de construction a été, comme le veut l'unité de cette comptabilité, laissée à l'administration de la marine, la garde de ces bois et leur manutention, comme l'exigent la facilité des travaux et les soins à prendre pour leur conservation, a été laissée, *organiquement* et régulièrement, aux officiers du génie maritime.

« Rien de surprenant, par suite, que l'administration de la marine, le commissariat, qui connaissait parfaitement le chiffre général de l'existant en bois de construction dans chaque port, connût avec moins d'exactitude les fractions de cet existant qui se trouvaient placées dans tel ou tel dépôt.

« Toutefois, cette différence étonna le Ministre et éveilla sa sollicitude. Il jugea convenable d'envoyer le chef de la division du contrôle central à Paris, pour aller constater les causes de ce désaccord. Le rapport de ce fonctionnaire a tout éclairci. . . . .

« Quant à la différence signalée entre le chiffre de la perte en bois de construction et le chiffre de la somme demandée à titre de crédit extraordinaire pour réparer les pertes causées par l'incendie, elle résulte d'un équivoque. Le département n'a pas perdu seulement des bois de construction (bois de chêne) dans l'incendie du Mourillon. Si dans le compte, il n'a été parlé que de cette partie de la perte, c'est que cette citation a été faite au chapitre qui traite de l'approvisionnement des arsenaux, à l'occasion des mesures qui se rapportent à l'approvisionnement des *bois de construction* (bois de chêne), en annonçant que le déficit de près de 1 million de francs que cette perte avait causé dans l'approvisionnement des bois à Toulon, allait se trouver réparé au moyen du crédit extraordinaire demandé pour cet objet. . . . .

« Mais ce crédit extraordinaire, qui fait partie de ceux dont la Commission est saisie, ne comprenait pas seulement le million nécessaire pour le remplacement des *bois de chêne* détruits ; il comprenait aussi les sommes nécessaires pour remplacer les bois d'autres essences. Et c'est

ainsi que le crédit demandé pour l'ensemble des bois perdus dans l'incendie s'est élevé à 2,042,957 fr., dont 984,174 fr. pour bois de chêne, soit 1 million, chiffre égal à celui qui est annoncé dans le rapport au Roi.

« Il n'est donc pas exact de dire que la marine ne sait pas ce qu'elle possède. Il est inexact aussi de dire que la marine ne sait pas ce qu'elle dépense et ce qu'elle produit.

« Ici se présente la question des tarifs destinés à servir à l'évaluation des dépenses de construction et d'entretien des bâtiments de la flotte. La révision de ces tarifs, qui datent de 1826, a été déclarée par le Ministre chose nécessaire et urgente. Ordonnée par le Ministre, elle est en cours d'exécution depuis plusieurs mois, et l'administration qui l'a provoquée veillera à ce que cette œuvre soit accomplie sans autres délais que ceux qui sont absolument nécessaires.

« En attendant, les calculs ont été établis d'après un coefficient qui résulte de la dépense moyenne des cinq dernières années, comparée à la valeur totale du matériel naval dans chacune des parties qui le composent. Si ce mode d'évaluation n'a pas toute la précision des tarifs de détails, tels que l'administration s'occupe de les former de nouveau, du moins on ne saurait dire qu'ils constituent des bases arbitraires.

« En ce qui concerne les marchés, si j'ai bien compris la critique à laquelle ils ont donné lieu, on les présente comme péchant par excès de rigueur, contenant des obligations d'une exécution impossible qui amènent nécessairement des transactions dont l'effet est de dénaturer le caractère des adjudications.

« Il est nécessaire de préciser les difficultés qui se sont présentées à cet égard. Peut-être, à toutes les époques, l'administration n'avait-elle pas suffisamment tenu la main à l'exécution des marchés. Le Ministre a voulu que ces tolérances cessassent, parce que les ordonnances les défendent et qu'elles avaient motivé de justes critiques.

« Des ordres précis ont été donnés dans tous les établissements de la marine pour que l'administration, par une vigilance continue, et par des mises en demeure faites en temps opportun, tienne la main à la stricte exécution des traités.

« Les fournisseurs, habitués à plus de liberté, ont été gênés par ce régime nouveau. Des réclamations appuyées sur les précédents ont été formées par quelques uns de ceux qui, constitués en retard, se sont trouvés sous le coup de l'application des clauses pénales insérées dans les traités. Ces réclamations ont toujours été renvoyées par le Ministre à l'examen des conseils d'administration des ports. Le Ministre n'a statué qu'ensuite. Quand les décisions ont été indulgentes, c'est qu'il y avait des motifs légitimes d'excuse.

« Le Ministre déclare que, dans aucun cas, des influences étrangères au service n'ont déterminé ses décisions à cet égard.

« Les réceptions avec rabais contre lesquelles on s'est élevé sont prévues par les conditions générales. Elles doivent être rares. Elles le seront de plus en plus désormais que les marchés seront plus littéralement exécutés.

« Du reste, le mode d'adjudication est, ainsi qu'on l'a reconnu, le seul qui soit en usage dans le département de la Marine. Les exceptions à cette règle, rares à toutes les époques, le sont devenues encore plus depuis 1843.

« En ce qui touche les travaux, on a reproduit le reproche, si souvent adressé à l'administration, d'avoir négligé les constructions neuves pour la flotte. Nous repoussons ce reproche, en ce qui concerne le temps présent. Le compte de 1843 prouvera que les ordres si formels qui ont été donnés sur cet objet par le Ministre à MM. les préfets maritimes, par une dépêche insérée aux annexes du compte-rendu, ont été suivis d'une complète exécution, et que la somme entière qui, dans les prévisions du budget de la dite année, devait être consacrée à l'accroissement des constructions, a été complétement affectée à cette destination.

« On a parlé du grand nombre d'ateliers et de magasins existant dans les ports. Certes nous ne voudrions pas affirmer que l'on n'ait pas autrefois multiplié, sans nécessité suffisante, le nombre des ateliers dans les diverses directions de travaux ; mais ce qui est constant, ce qui a pu être vérifié dans le compte-rendu au Roi, c'est que, dès son arrivée au département, le Ministre s'est occupé d'en restreindre le

nombre par mesure d'ordre et d'économie. Nous pourrions citer ici de nombreuses dépêches écrites dans ce sens, dépêches suivies d'exécution. Mais de pareilles réformes ne peuvent s'improviser. Elles se poursuivront avec persévérance; sans précipitation, dans la mesure de ce qui est réellement bon et possible.

« La division des magasins est également une disposition favorable à l'ordre et à l'économie. Elle est une conséquence nécessaire de la division du travail.

« Quel que fût le système administratif qui eût été adopté pour les ports, cette division aurait subsisté. En centralisant au magasin général la comptabilité de ces divers magasins, quel que soit le service auquel ils soient affectés, le règlement récent sur la comptabilité des matières de la marine a pourvu à ce qu'il y avait de défectueux dans le régime précédent. C'est ce jugement qu'en ont porté les hommes les plus compétents qui ont eu à éclairer de leur avis les déterminations auxquelles le Gouvernement s'est arrêté sur cet objet.

« En ce qui touche les armements, on a beaucoup insisté sur les inconvénients que présentent les changements fréquents introduits dans l'armement, l'arrimage, le gréement et l'installation des bâtiments de guerre, inconvénients qu'il a surtout caractérisés par l'exagération de dépense qui en résulte.

« On a bien voulu reconnaître cependant qu'il n'y avait plus à signaler, comme autrefois, parmi ces changements dispendieux, ceux qui portaient sur les emménagements et les dispositions intérieurs, changements qui dépendaient trop souvent du caprice des officiers et de leurs convenances personnelles; c'est un point dont nous prenons acte, en constatant que cette réforme a été le résultat des ordres exprès donnés par le Ministre, ainsi que le constate une circulaire insérée parmi les annonces de notre compte-rendu.

« Quant aux modifications inhérentes à la construction même des bâtiments, la critique porte entièrement à faux.

« Attaquer l'administration et le génie maritime par ce côté, c'est leur contester les moyens de réaliser le progrès,

tout en exigeant qu'ils ne restent pas en arrière; c'est perdre de vue que, dans les constructions navales, la mobilité est l'essence même du succès; qu'il faut que toutes les inventions de la science, toutes les découvertes, toutes les combinaisons nouvelles, dès qu'elles ont acquis le degré de précision et d'épreuves nécessaire, trouvent immédiatement leur application, les unes dans la confection première des coques, les autres dans toutes les opérations qui constituent l'armement et précèdent immédiatement la mise à la mer et l'entrée en campagne.

« A moins de proscrire tout progrès, et de laisser indéfiniment à l'état de théorie la plupart des améliorations, il n'est pas possible d'entourer de plus de garanties qu'il n'en existe aujourd'hui, l'application des innovations dans les ports. L'essentiel, c'est qu'aucune ne soit mise en pratique sans l'ordre formel des préfets maritimes ou des commandants de division ou d'escadre, et qu'eux-mêmes soient constamment soumis, dans cette disposition, aux ordres préalables du Ministre.

« C'est ainsi qu'a été réalisée depuis quelques années dans le système d'arrimage des vaisseaux et frégates, et par suite dans leur vitesse relative, une des améliorations les plus notables qu'ait obtenues depuis longtemps l'armement de la flotte française. Et quand de tels résultats, hautement appréciés à tous les points de vue par les officiers responsables du service des bâtiments et par l'administration comptable des deniers de l'État sont acquis au prix de quelques tâtonnements et de quelques dépenses, il ne faut se plaindre ni de ces dépenses ni des essais qui les ont amenées, car c'est le progrès de la marine qui en est le fruit et la justification.

« En définitive, Messieurs, si nos armements sont en progrès partout, si nos bâtiments sont partout remarqués, si notre belle escadre de la Méditerranée continue d'être l'honneur du pays, d'attirer l'attention des étrangers et de maintenir aussi haut la réputation de la marine française, croit-on que ce puisse être là le fruit d'un mauvais système de construction, d'entretien et d'armement? Ne serait-il pas à la fois plus simple et plus juste de reporter l'effet à ses causes, et d'y reconnaître le résultat des soins que

prend le Ministre d'appliquer le progrès toutes les fois qu'il en trouve l'occasion, sans même attendre que le succès de toute innovation soit matériellement acquis et démontré ? Que cette justice soit rendue à l'administration, et, de son côté, elle n'hésitera jamais à accueillir les avis utiles, de quelque côté qu'ils lui viennent ; elle ne croira pas être dans un *mieux absolu*, mais dans un *bien relatif*, dans des voies comparativement bonnes. Dans ces voies, elle marchera sans repousser aucune lumière comme sans se laisser égarer par des attaques dont elle est fondée à contester la justesse.

« Je ne puis non plus accepter sans discussion les chiffres qui ont été énoncés hier sur les dépenses faites dans l'intérêt de sa marine par un peuple voisin, ni laisser sans réponse les conséquences qu'on en tire, eu égard à notre propre situation.

« Sans doute, quand on compare la puissance maritime de l'Angleterre à la puissance de la France, on est accoutumé à arguer d'une disproportion considérable dont on s'attend à retrouver les conséquences dans les chiffres comme dans les faits. Mais peut-être devrait-on reporter la comparaison sur d'autres termes et mettre en rapport, non pas les forces effectives de toute nature de l'un et de l'autre pays, mais les constructions en cours d'exécution et les armements à la mer.

« En effet, si l'on compare, non pas les dépenses de l'Angleterre en 1844 et 1845 avec les dépenses de la France en 1846, mais les dépenses des deux pays dans une même année, c'est-à-dire en 1845 et 1846, on trouve :

« En ce qui concerne les salaires d'ouvriers, que le budget de l'Angleterre prévoit une dépense de 18 millions 300,000 francs,

« Tandis que le budget de la France prévoit 10 millions ;

« En ce qui concerne le matériel, que l'Angleterre aura à dépenser 30 millions ;

« Tandis que la France, déduction faite des 2 millions spécialement affectés à l'artillerie, dépense qui n'est pas comprise au budget de la marine anglaise, ne dépensera que 22 millions,

« Sans doute, la différence n'est pas ce qu'elle pourrait être, si les matières premières, par des causes trop longues à développer ici, ne s'obtenaient en Angleterre à des conditions généralement plus favorables qu'en France.

« Toutefois, je le répète, une étude approfondie des faits justifierait certainement ce rapport et prouverait que l'administration de la marine en France ne le cède en rien, ni pour l'ordre ni pour l'économie, à l'administration de la marine en Angleterre.

« En résumé, Messieurs, l'administration de la marine a fait des efforts considérables pour introduire dans son sein tous les principes et toutes les garanties. Elle ne s'arrêtera pas dans cette voie, qu'elle a été récemment encouragée à suivre par les témoignages les plus multipliés. Elle a la conscience de ne pas être au-dessous de la tâche que lui imposera la discussion de la loi que vous discutez en ce moment.

« Messieurs, quant à présent, nous ne nous sommes nullement dissimulé qu'après la solution de cette grande question, une grande tâche et une responsabilité considérable viendraient s'ajouter à celles qui pèsent déjà sur le département de la marine. Le Ministre a mesuré les difficultés de cette situation : il ne se serait certainement pas décidé à proposer de telles mesures et à engager son département dans une opération aussi importante s'il n'avait cru avant tout pouvoir se reposer, avec le degré de confiance nécessaire, sur les moyens d'exécution dont il pourra disposer. Qu'on nous permette d'ajouter que la Commission a dû elle-même commencer par partager ce sentiment avant de se décider à conclure à l'adoption des propositions contenues dans le projet de loi.

« Nous comprenons donc tout ce que cette situation imposera à l'administration de devoirs à remplir et de dévouement à déployer.

« Nous savons que, dans le vote des Chambres sur la loi qui est en discussion, l'approbation donnée au système sous-entendra la volonté d'une exécution régulière, satisfaisante pour les finances du pays aussi bien que pour les intérêts de la flotte.

« C'est pour cela qu'un sentiment de défiance sur les

moyens d'exécution ne pouvait se produire à cette tribune, sans que nous nous fissions une loi de le bien définir et d'empêcher que ce côté de la question ne restât couvert de quelque nuage.

« Si c'est au centre même de l'administration que la défiance s'adresse, nous rappellerons que l'organisation qui régit cette administration a reçu le suffrage des Commissions de finance et de la Chambre dans le cours de la dernière session.

« Si l'on nous demande de dire jusqu'à quel point cette organisation est déjà justifiée par les résultats, nous répondrons qu'il nous est déjà démontré qu'elle est suffisante pour imprimer à toutes les parties du service le mouvement régulier qui assure le succès des opérations et garantit le bon emploi des deniers de l'Etat, et que, si l'expérience y fait apercevoir quelques côtés faibles, elle n'exclut aucune amélioration, aucune modification qu'il serait reconnu nécessaire d'y apporter. Nous insisterons surtout sur l'efficacité et le bon esprit qui ont tout d'abord caractérisé l'intervention du contrôle dans les travaux et dans les actes de l'administration et dans la solution des questions de comptabilité.

« Nous répéterons, enfin, que, sur le point qui se rattache le plus étroitement à la loi en discussion (la surveillance et la justification des consommations des matières), une branche nouvelle de service vient d'être organisée pour présider, au Ministère de la marine, à l'exécution et à la centralisation du système de comptabilité consacré par un règlement dont nous avons l'espoir de voir les dispositions se trouver en harmonie avec les vœux de vos Commissions de finances et de la cour des comptes.

« S'agit-il des moyens d'administration et d'exécution dans les ports? Les renforts que nous vous avons demandés pour les services du commissariat, du contrôle et des directions, ont certainement été calculés avec une très-grande réserve ; mais nous espérons que l'emploi qui en sera fait répondra aux exigences de la situation nouvelle. Le personnel du génie maritime doit être également augmenté par suite des propositions contenues dans le projet de budget de 1847. Le système nouveau de comptabilité a

été établi d'après les combinaisons qui ont été jugées les plus propres à concilier la rapidité de l'exécution avec l'ordre et l'économie dans les consommations.

« Tels sont, Messieurs, les éléments en présence desquels le département de la marine abordera l'exécution des mesures qui doivent amener le matériel naval au degré de développement que le Gouvernement vous propose de lui assigner.

« Des faits pénibles et récents ne changent rien, Messieurs, à la situation telle que nous venons de vous l'exposer. Il serait injuste, et il serait dangereux d'en appliquer la signification à l'avenir en même temps qu'au passé. Ils prouveraient seulement, à ce point de vue, la sagesse des mesures de réorganisation qui ont été prises, mesures sans lesquelles peut-être rien ne se serait révélé et dans lesquelles se trouve précisément une partie des garanties dont le Gouvernement et les Chambres ont besoin pour rassurer leur propre sollicitude. Vigilance et sévérité, telle est, telle continuera d'être notre règle de conduite.

« Au surplus, Messieurs, ce n'est pas une aliénation de votre propre droit de contrôle et de vérification qu'il s'agit de consentir ici. Chaque année vous saurez ce qui se sera fait et comment on l'aura fait. Vous serez donc constamment en mesure de suivre l'œuvre dans ses développements, et l'établissement maritime tout entier dans ses opérations. Il est un engagement que nous pouvons prendre en toute confiance, c'est celui de mettre toujours sous vos yeux, avec une entière sincérité, les éléments complets de votre appréciation. »

UN MEMBRE dit que, lorsqu'un simple député qui n'a pas l'avantage de posséder une expérience technique, essaie de traiter l'une de ces questions qui touchent si profondément à la puissance nationale, il y a trois espèces de raisons au moyen desquelles il doit s'attendre à être réfuté : ou on lui répondra qu'il parle de choses qu'il ignore ; ou, si son argumentation est trop serrée, on l'éludera en célébrant le courage de nos matelots, ou enfin, si l'argumentateur appartient à l'opposition, on dira qu'il est un ennemi de l'alliance anglaise, un partisan de la guerre. Le premier mode de réfutation

a déjà été employé dans cette discussion, et l'orateur s'attend aux deux autres. Mais cela ne l'arrêtera pas ; il croit que, sans avoir des connaissances techniques, on peut discuter les grands intérêts du pays, et parmi les ministres qui se sont succédé au département de la marine, il lui semble que ceux qui n'appartenaient pas à l'arme ne sont point ceux qui ont laissé les moins bons souvenirs. Il ne disputera à personne le droit de célébrer le dévouement de nos marins, il s'associera à cet éloge toutes les fois qu'il l'entendra faire. Mais la question est de mettre nos marins dans des conditions telles, que leur courage soit utilement employé pour la France. Relativement à l'alliance anglaise, il se bornera à dire que le devoir du Gouvernement et de la Chambre est de faire que le pays soit le plus fort possible pour la paix et pour la guerre, envers et contre tous.

Il se manifeste un phénomène remarquable relativement à notre marine. A aucune époque le ministère n'avait eu la bonne fortune de trouver une Chambre plus disposée à l'aider et à lui prodiguer les trésors de la France. Doit-on voir là l'effet de l'une de ces illusions passagères auxquelles se laisse entraîner l'imagination mobile du pays ? ou bien doit-on y voir des éléments sérieux qui garantissent à la fois l'utilité de cet entraînement et sa durée ? Dans l'opinion de l'orateur, il y a pour la France plusieurs raisons décisives de vouloir une marine puissante et forte : ses 500 lieues de côtes, les richesses accumulées sur son littoral, ses 15,000 navires, son commerce de 16 cent millions, ses 50,000 matelots épars sur toutes les mers, sa grande colonie d'Afrique, pour laquelle elle prodigue ses trésors et son sang, ses autres possessions coloniales ; et, à côté de cela, des intérêts d'un ordre plus élevé encore, parce qu'ils sont moins égoïstes : l'orateur veut parler de cette politique traditionnelle qui consiste, pour la France, à vouloir peser dans la balance du monde, de manière à empêcher l'oppression des petites puissances par les grandes ; il fait allusion à ces hautes missions d'humanité et de civilisation que la France s'est imposées à toutes les époques : tout cela prescrit à la France l'organisation d'une marine puissante et forte.

Avant tout, le pays a besoin de connaître sa situation réelle. A cet effet, la Chambre a voté l'année dernière l'a-

doption d'un article qui imposait au Gouvernement l'obligation de lui rendre un compte sérieux de l'état des choses; elle sentait qu'elle ne connaissait pas bien la question; elle soupçonnait l'inhabileté ou l'impuissance, mais elle n'en avait pas la preuve, et elle voulait savoir ce qu'il y avait au fond de ses soupçons. De là l'espèce d'enquête qu'elle a demandée. Le Ministre répondit que, s'il s'agissait d'une enquête parlementaire, il ne l'acceptait pas, parce qu'il la tenait à injure, et que, s'il s'agissait d'une enquête administrative, la Commission du budget se chargerait de la faire pour la Chambre. Nonobstant ces déclarations, la Chambre vota l'article, et c'est par suite de cette prescription qu'a eu lieu le rapport au Roi. Dans l'opinion de l'orateur, le Ministre, par ce rapport, n'a rien fait autre chose que ce qu'il disait il y a six mois. Selon lui, ce rapport n'apprend rien à la Chambre : c'est, comme tous les comptes-rendus, l'apologie de tout ce qui s'est fait. Il n'en pouvait être autrement, ce compte rendu étant demandé à ceux qui ont agi et qui ont besoin de justifier ce qu'ils ont fait.

Le rapport embrasse trois questions : le personnel, le matériel sur chantier et le matériel d'approvisionnement.

Tout est déclaré suffisant ; à ce triple point de vue, la situation est réputée bonne. En regard de cet optimisme apparaît le rapport de la Commission, qui dit tout le contraire, et c'est entre ces deux contradictions qu'on adjure la Chambre de voter une loi de crédits, en répétant sans cesse qu'il s'agit du pavillon de la France. L'orateur pense qu'avant de voter de pareils sacrifices, des hommes sérieux ont besoin de savoir ce qu'ils en doivent espérer. A côté des allocations doivent figurer les garanties qui en assurent le bon emploi.

La question fondamentale de toute marine est celle du personnel. La Chambre est-elle édifiée à cet égard ? sait-elle si ce personnel est considérable ? sait-elle ce qu'on en peut faire, comment on peut l'étendre ? On invoque l'autorité des statistiques : ce sont là des bases d'appréciations incertaines, trompeuses. Si l'on décompose les 125 mille hommes de l'inscription maritime dont on parle, on verra que l'effectif des matelots véritablement propres à un bon

service se réduit à 48,000; et comment sont-ils disponibles? On en aura toujours assez pour la paix; mais si la guerre arrivait, comment les rassembler? Beaucoup sont dispersés dans des stations lointaines, et pourraient être enlevés au premier coup de canon; une partie notable de ce personnel est employée à la navigation au long cours et éparpillée sur toutes les mers. Avec un ennemi qui pourrait faire la guerre avant de la déclarer, la moitié de ce personnel se trouverait compromise. Enfin, il ne serait pas possible de retirer du cabotage et des pêcheries tout ce qu'ils absorbent de matelots. Les conditions du commerce et de la vie maritime s'y opposeraient.

On dit que l'inscription est en progrès. L'orateur nie le progrès et invoque à cet égard l'autorité du témoignage de la Commission. Ce progrès lui paraît impossible quand il se reporte à la manière dont se recrute le personnel maritime. La grande pêche en est la principale pépinière. Or, depuis 1837, elle a perdu 42,000 tonneaux. Ce n'est pas la navigation coloniale qui, depuis quelques années, aurait fécondé l'inscription maritime, car notre navigation avec nos colonies n'a pas progressé, et l'orateur ne voit pas que, sur un point quelconque du globe, on ait ménagé à notre pavillon de nouveaux éléments d'activité et de puissance. Depuis 1837, notre marine est demeurée stationnaire, tandis que d'autres marines ont grandi dans la proportion de 40 et de 80 pour 100. En présence de ces faits, le Ministre est-il bien venu à dire que les choses vont à souhait! Evidemment ne pas progresser quand tout le monde progresse autour de nous, c'est décroître. S'est-on du moins occupé des moyens de développer l'inscription maritime? Non, rien de sérieux n'est indiqué à cet égard. Nulle mesure n'est proposée, soit pour ramener sous notre pavillon les 6 ou 7 mille matelots qui préfèrent la navigation étrangère à la nôtre, soit pour faire rentrer dans les cadres de l'inscription maritime les populations d'origine espagnole, génoise et sarde, qui font la pêche sur nos côtes du midi, mais qui restent étrangères quand il s'agit d'inscription.

En ce qui concerne le matériel, on dit que toute la question est de fixer le chiffre normal de nos navires à flot et en chantiers. A cet égard, la Commission demande au Gouver-

nement si son chiffre de 40 vaisseaux est un nombre nécessaire. L'orateur rétorquera cette question contre le chiffre de 36 vaisseaux posé par la Commission elle-même. Quel que soit le nombre des vaisseaux, ce qui importe, c'est qu'ils soient bien armés. La question de la marine à vapeur est fort compliquée.

La Chambre sait-elle ce qu'il faut au pays de vaisseaux, et pour la paix et pour la guerre? et est-ce avec des notions incertaines que l'on peut prodiguer les dépenses par centaines de millions? On parle d'un matériel sur les chantiers, et on dit que c'est là une réserve puissante. L'orateur répute ces réserves détestables. Le Nestor de ces vaisseaux en projet est sur nos chantiers depuis 1804, il aura bientôt quarante ans d'enfance, et ses états de service ne consisteraient que dans le relevé des sommes qu'il a fallu dépenser pour l'entretenir, le couvrir et le refaire. Il y a évidemment nécessité de mettre le matériel de la marine en harmonie avec les progrès de la France. Or, les changements qui surviennent dans les conditions de la construction des navires réagissent sur la carcasse et impliquent l'obligation de la modifier. Les vaisseaux en chantier ne peuvent donc que servir de témoignage à l'habileté des ingénieurs morts. Voilà ce qu'on appelle une réserve.

En ce qui concerne la navigation à vapeur, l'orateur fera remarquer que l'un des problèmes les plus difficiles est l'emploi militaire de la vapeur. D'après l'opinion de M. le Ministre, ce problème a été résolu. Dans son optimisme, il dit qu'un rapport a été fait, et qu'on y verra que toutes les questions relatives à la marine ont été examinées, traitées et résolues de la manière la plus satisfaisante. L'orateur se bornera à demander ce que vaut la marine à vapeur que nous possédons, et qu'on propose d'augmenter. A cet égard, il rappellera un travail qui a paru il y a dix-huit mois et auquel tout le monde a rendu hommage; il n'en nommera pas l'auteur, parce que l'éloge qu'il serait obligé de faire, pour être vrai, pourrait paraître une flatterie. Dans cette publication, on a fait pour ainsi dire l'autopsie des cadavres de la marine à vapeur. Les grands et les petits navires ont été appréciés. Nous avions trois vapeurs de 450 chevaux, le *Gomer*, l'*Asmodée* et l'*Infernal*. Il a été

établi que le *Gomer* ne pouvait porter à la fois son approvisionnement et son artillerie ; il a fallu réduire son artillerie, et le transformer en paquebot. L'*Asmodée* manquait de puissance : dans les mauvais temps son moteur est paralysé. L'*Infernal* était en expérience, et on ajoutait qu'un autre bâtiment construit sur le même modèle n'avait pu marcher. Parmi les bâtiments de 300 chevaux, le *Cuvier*, le *Cassendi* et le *Lavoisier* étaient signalés comme de mauvais navires, porteur de mauvaises machines. A l'égard des bâtiments de moindre force, on exposait qu'ils avaient été tous fabriqués sur le modèle du *Sphinx*, et qu'un tel matériel nous condamnait à l'aveu de notre infériorité. Cette infériorité n'a été que trop souvent constatée, suivant l'orateur ; et il ajoute qu'elle se traduit, pour la marine, en un sentiment d'humiliation douloureux ; le soldat a besoin d'être fier de ses armes. Il demande si, en présence de tels faits, la Chambre votera aveuglément 31 millions pour la marine à vapeur.

Relativement aux approvisionnements de la marine, M. le Ministre a déclaré qu'ils ne laissaient rien à désirer pour le présent, et que nos ports possédaient tous les éléments nécessaires pour assurer l'entretien et le renouvellement de la flotte. L'orateur croit qu'on aura quelque peine à concilier ces allégations avec les faits qu'il va mettre sous les yeux de la Chambre. Lorsque le vaisseau le *Jemmapes* fut appelé à faire partie de l'expédition du Maroc, il lui fallut une chaloupe qu'on ne put trouver dans l'arsenal de Toulon ; il fallut la prendre à bord du vaisseau l'*Hercule*. Un peu plus tard, lorsque la flotte eut glorieusement consommé les munitions de guerre dont elle était pourvue, on envoya chercher à Toulon de nouveaux projectiles ; mais ils manquaient à l'arsenal, et on dut les emprunter aux bâtiments en commission de rade ; on se procura ainsi des obus de 18 et de 24 destinés à servir les pièces de 30. Il y a trois semaines, le vaisseau l'*Inflexible* avait besoin d'un bas mât ; il n'en existait pas dans l'arsenal de Toulon, et il a fallu prendre le mât de misaine du vaisseau le *Montebello*. Tout récemment à Brest, un jeune amiral a voulu se servir d'un bâtiment à vapeur pour se rendre au Hâvre ; il s'est trouvé

qu'il n'y avait pas dans l'arsenal de quoi fournir 24 heures de combustible.

Qu'on parle après cela de nos ressources maritimes, des 76 millions dont notre matériel se serait enrichi depuis quelques années! De deux choses l'une : ou les valeurs n'existent pas ou elles ont été assorties avec une telle imprévoyance qu'elles n'ont aucune utilité réelle ; il y a donc incapacité ou erreur, pour ne pas dire un autre mot. L'orateur demande si l'on jettera 135 millions à une administration qui gérerait ainsi les grandes affaires du pays. Quant à lui, il s'effraie des difficultés qui compliqueraient une telle situation si la guerre survenait. Possède-t-on en bois les ressources nécessaires? s'est-on occupé de cette loi du code forestier qui a privé l'État de ses ressources les plus précieuses? Il croit avoir le droit de dire que le Ministère laisse tout aller avec un déplorable abandon, et, selon lui, la flotte mérite, plus qu'on ne l'a dit, les remerciements de la France ; car il faut du dévouement pour servir à de telles conditions.

Si l'on ne peut augmenter le personnel, sait-on du moins l'employer utilement et habilement? Non. L'organisation est tellement mal combinée que, lorsqu'on est arrivé à la formation d'un équipage parfait, on souffle sur cette composition de manière à en disperser tous les éléments. Nous avions, en 1840, une escadre magnifique. On s'est hâté d'en faire disparaître jusqu'aux dernières traces. La mobilité des équipages est telle, qu'au bout de trois ans un navire subit un renouvellement à peu près complet ; et il y a tel bâtiment qui, durant cette période de temps, a vu passer 50 officiers et 8,000 matelots. Comment veut-on que, sous l'influence d'une pareille mobilité, les matelots s'identifient avec leurs chefs, avec leur voile, avec leur navire. C'est ainsi qu'un vaisseau est compromis et avec lui 100 canons et 1,000 matelots.

L'orateur représentera, enfin, qu'il ne suffit pas d'avoir une flotte et un personnel ; nous possédons près de 600 lieues de côtes sur lesquelles sont accumulées des richesses considérables. La défense du littoral est une partie essentielle de la question maritime. Or, depuis 1815, tout est désarmé sur nos côtes ; nous n'avons que des canons rouillés, des

affûts brisés, et 164 gardiens sont préposés à la garde de ses débris. Tant d'imprévoyance est inexplicable, surtout à une époque où se manifeste un nouvel élément de puissance, à la faveur duquel l'ennemi pourrait, en deux heures, jeter sur nos côtes des hommes et des canons, violer nos rades, incendier nos ports. C'est en présence de tels périls que nous restons désarmés et insouciéux, et cela lorsque, de l'autre côté du détroit, s'organisent cinq grands centres de protection, destinés à recevoir cinq armées navales, qui, en quelques heures, pourraient agir d'une manière terrible sur 150 lieues de notre littoral. Il ne s'agit pas ici d'une question ministérielle : c'est le grand intérêt de la défense du pays qui est engagé, c'est la paix elle-même ; car plus on sera puissant, plus on sera sûr de la conserver.

La conséquence de cet exposé, c'est que la Chambre n'est pas suffisamment instruite ; c'est que la Commission elle-même n'a pas été jusqu'au fond des choses. Ainsi, par exemple, elle hésite à proscrire ces petits bâtiments qu'on tient à la disposition des agents diplomatiques, et qui seraient utilement remplacés par des vaisseaux ou des frégates qui, tous les trois ou quatre mois, feraient apparaître avec un prestige imposant le pavillon de la France.

Relativement au remède à employer, l'orateur fera remarquer que la Chambre a deux moyens d'investigation : le plus simple, le plus bienveillant, c'est de demander au Gouvernement lui-même des renseignements ; mais lorsque cette période d'information est épuisée sans que la Chambre ait été éclairée, le parlement n'a-t-il pas le droit de remonter lui-même aux sources ? L'orateur a appris la question en écoutant dans leurs épanchements des hommes pratiques. C'est cet interrogatoire que la Chambre devrait organiser ; c'est aux hommes de mer qu'elle devrait demander le secret de ce qu'ils voient chaque jour. Si elle ne veut pas user de son droit, qu'elle s'arme au moins d'une suspicion de tous les jours ; il y va des plus grands intérêts du pays. Cela vaut la peine d'y penser.

L'orateur termine en déclarant qu'il votera les crédits demandés, mais sous l'impression d'une tristesse profonde.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE a la parole et s'exprime en ces termes :

« Messieurs,

« Dans les différents objets que j'aurai l'occasion d'examiner, soit au point de vue de la Commission, soit à un point de vue différent, je me trouverai naturellement amené à examiner les mêmes objets qu'a traités le préopinant.

« Assurément, si le matériel, et plus particulièrement les approvisionnements de la marine, étaient dans un état complètement satisfaisants, la Chambre n'aurait pas à s'occuper d'un projet de loi de la nature de celui qu'elle examine en ce moment.

« J'aborde les trois grandes divisions sur lesquelles ont porté les observations du préopinant : le personnel, le matériel, les approvisionnements.

« Un des moyens de discussion du dernier orateur a été de ne pas admettre comme sincères les déclarations, les chiffres, les informations officielles qui sont insérées dans le rapport adressé au Roi.

« Je ne puis comprendre qu'on emploie contre nous de pareils moyens.

« Comment un Ministre de la marine peut-il donc rendre compte au Roi d'abord, puis aux Chambres, de la situation de l'état maritime, si ce n'est en suivant la voie que j'ai prise depuis la dernière session ?

« Qu'ai-je fait ? J'ai envoyé dans les ports des vice-amiraux chargés d'inspections générales ; j'ai envoyé dans chacun des cinq arrondissements maritimes des capitaines de vaisseau chargés de recenser la situation de l'inscription maritime. Les uns et les autres m'ont fourni des rapports officiels : les résultats de ces rapports officiels ont formé la base du compte-rendu au Roi.

« J'ai une pleine et entière confiance dans les subordonnés que j'ai appelés à aller vérifier sur les lieux ce qui se passe. Il faut qu'on veuille bien avoir confiance dans le Ministre qui répète mot pour mot ce que sont venus lui annoncer, dans des rapports officiels, après avoir vu les choses par eux-mêmes, des officiers dignes de toute sa confiance.

« Je devrais être mis en accusation si j'avais, contrairement à la vérité, produit au Roi, dans son conseil, produit dans l'une et l'autre Chambre des résultats qui importent autant à la grandeur, à la force et à la puissance de notre pays, que ceux qui sont inscrits dans le rapport au Roi.

« Tout ce qui est écrit dans le compte-rendu est d'une fidèle exactitude, et, pour tout au monde, quelle qu'eût été la situation de notre matériel naval, je n'aurais voulu dire les choses autrement qu'elles n'étaient. S'il y avait eu un secret à cacher au pays, dans l'intérêt de la sécurité, dans l'intérêt de la défense, dans l'intérêt de son avenir, ce serait au Roi en son conseil que je l'aurais confié, et je lui aurais demandé l'autorisation de le garder.

« Je pars de ces comptes pour dire à la Chambre quelle est la situation du département sur les trois points de vue qu'a indiqués le préopinant.

« Quant à l'inscription maritime, il résulte évidemment de tous les renseignements qui ont été mis à notre disposition, que, depuis dix ans, c'est-à-dire depuis 1830 jusqu'en 1845, l'inscription maritime s'est considérablement augmentée.

« Elle s'est augmentée par diverses causes : d'abord par le soin plus grand que l'administration de la marine a pris d'établir partout convenablement l'exécution des règlements de l'inscription maritime. Votre Commission elle-même l'a constaté dans son rapport, et je l'en remercie. Cette augmentation est surtout résultée d'un mode excellent pratiqué depuis plusieurs années, la levée permanente, qui, tout en ayant pour effet d'amener à bord des vaisseaux tous les marins à leur tour quand ils rentrent dans leurs quartiers, et qu'ils n'ont pas encore rendu de services à l'Etat, introduit encore dans l'inscription maritime des habitudes d'ordre, un service plus doux, qui attache les hommes à cette institution.

« Ainsi donc, quant au personnel, il est exact de dire que le chiffre de l'inscription maritime s'est élevé de 25,000 hommes en dix ans. Le chiffre des matelots proprement dits et des officiers mariniers s'est élevé à 12,000 hommes. Deux autres éléments composent le personnel ; ce sont les équipages de ligne et les troupes de la marine.

« Les équipages de ligne sont d'une création qui remonte à 1820 ; depuis cette époque, ils se sont constamment améliorés.

« L'organisation de nos équipages de ligne est arrivée à la situation la meilleure que nous puissions désirer quant à présent. Nous avons passé de 1820 à cette époque par différentes modifications, et je n'hésite pas à affirmer que le régime actuel des équipages de ligne, celui qui donne une mobilité très-grande aux compagnies, une grande facilité pour former les équipages, est un grand progrès dans cette institution, et qu'il la met, sous ce rapport, dans de très-bonnes conditions.

« Les troupes de la marine se divisent en artillerie et en infanterie. Les deux corps réunissent 19,000 hommes.

« Ce sont des troupes d'élite qui, dans toutes les circonstances, ont prouvé une excellente discipline et le plus grand dévouement. Ces troupes doivent être, à un jour donné, une des plus précieuses ressources de la marine. Nous avons grand soin pendant la paix de les employer sans cesse dans nos diverses expéditions, elles vont dans les colonies, elles forment les garnisons des colonies. Il y a, relativement à ces troupes, un mouvement constant d'embarquement qui les rend éminemment propres, si la guerre survenait, à devenir d'excellents auxiliaires à bord de nos vaisseaux. Le régime, très-approprié à la paix, que nous suivons en ce moment, a pour résultat de ne point placer de troupes d'infanterie de marine à bord de nos vaisseaux, afin d'y attirer un plus grand nombre de marins, et de développer ainsi l'inscription maritime, qui est la base de notre institution navale. Ces troupes, en temps de guerre, en venant sur les vaisseaux pour en former les garnisons, donneraient à ces vaisseaux une plus grande force et en même temps elles nous procureraient la disponibilité d'un nombre plus considérable de marins.

« Le développement du matériel est assurément un des objets qui devaient le plus frapper l'attention du Gouvernement, et qui a attiré aussi la sollicitude de la Chambre. Dans ces dernières années, il est très-vrai que les constructions navales ont été arriérées, que l'on n'a pas fait pour les vaisseaux qui étaient en chantier les travaux qui auraient

été nécessaires, afin de maintenir les vaisseaux et les frégates au degré d'avancement qui était prescrit par la disposition de l'ordonnance organique du 1er février 1837.

« Un des objets les plus importants du projet de loi que la Chambre examine, c'est certainement de mettre à la disposition du département de la marine les fonds nécessaires pour que le matériel naval, tel qu'il sera établi et réglé, soit développé, soit porté au degré d'avancement prévu.

« A l'occasion du matériel naval, le préopinant, s'occupant d'abord des vaisseaux, et rappelant ce qui s'est passé dans des expéditions récentes, faisait à l'administration de la marine des reproches qui ne sont pas fondés. Il citait l'exemple de vaisseaux employés dans l'expédition du Maroc qui auraient manqué, au moment du départ, de certains objets d'armement, objets qu'on n'aurait pas trouvé dans l'arsenal, et qu'on aurait été obligé de prendre à bord de tels autres bâtiments qui étaient armés. Pour toutes les personnes qui habitent nos ports, il est reconnu, il est d'usage que, lorsqu'un bâtiment est prêt à prendre la mer, il arrive très-fréquemment que l'on n'hésite pas à prendre sur un bâtiment armé, dont le départ n'est pas aussi prochain, des détails d'armement qui, étant exactement pareils à ceux destinés aux bâtiments de même rang, peuvent leur être appliqués sans aucune espèce d'inconvénient.

« Je dirai même que ce sont des habitudes usitées dans tous les pays, dans toutes les marines, en temps de guerre comme en temps de paix, et c'est là un des motifs pour lesquels, dans le service de la marine, on attache une si grande importance à ce qu'il y ait parmi les bâtiments des rangs très-distincts et des navires de rang déterminé, afin qu'au besoin l'artillerie, la mâture, les embarcations d'un bâtiment, puissent, sans aucune perte de temps, servir à un autre bâtiment de même force.

« Ainsi, pour les exemples de détail cités par le préopinant, on ne peut pas accuser la pénurie du port, car on ne peut pas supposer que des objets si importants puissent manquer dans les ports ; mais évidemment, sans que je connaisse ces détails, sans que j'en aie été informé, je n'hé-

site pas à dire que le préfet maritime a dû trouver plus favorable au bien du service de faire les transbordements dont on a parlé.

« J'arrive à un autre détail plus important, je veux parler du fait qui se rapporte à l'expédition dirigée en 1844 contre le Maroc.

Après leurs succès à Tanger et à Mogador, les bâtiments employés à l'expédition ayant consommé beaucoup de munitions de guerre, on supposait que le port de Toulon se serait trouvé tout à-coup privé des approvisionnements de guerre nécessaires pour remplacer la poudre, les boulets, les projectiles.

« Il eût été en effet extrêmement grave et fâcheux qu'une expédition, très-glorieuse, mais qui n'était pas très-considérable, eût tout-à-coup, parce qu'elle avait eu affaire sur deux points de la côte, à Tanger et à Mogador, mis notre arsenal tellement au dépourvu, qu'on eût été privé de projectiles et de poudre.

« J'ai demandé des rapports au port de Toulon, et demain paraîtra au *Moniteur* l'état qui m'a été envoyé. Il résulte de cet état qu'il y avait à Toulon, à l'époque où cette demande de munitions de guerre était faite, l'approvisionnement nécessaire pour plusieurs années et pour toute l'escadre de la Méditerranée.

« Le préopinant vous a fait un bien triste tableau de la situation de nos bâtiments à vapeur; mais il citait là la situation de ces bâtiments à une époque déjà éloignée. L'administration de la marine, depuis cette époque, s'est appliquée de tout point à construire un grand nombre de bâtiments à vapeur, non pas seulement dans nos ports, dans nos arsenaux, mais encore à l'établissement d'Ihdret, qui a été bien à tort attaqué, établissement fort important et fort utile, auquel chacun rend aujourd'hui justice après l'avoir critiqué. Je suis prêt, quand il le faudra, à compléter ce que je viens d'avancer, quant à ce qui concerne Indret. Nous avons fait des commandes partout; nous avons fait des commandes à l'industrie privée, comme à nos arsenaux, et quelle qu'ait été l'activité de l'industrie, quelles qu'aient été nos bonnes dispositions, il faut bien le dire, l'industrie a été loin de nous fournir tout ce que nous attendions d'elle.

« Pourtant, quoique l'administration de la marine n'ait pas eu toujours à se louer des produits qui lui ont été livrés par les établissements particuliers, bien qu'elle eût apporté toute la surveillance possible et dans la confection des bâtiments et dans la réception, cela ne nous empêchera pas de continuer de marcher dans cette voie, en prenant toutes les précautions possibles pour que les inconvénients signalés ne se représentent plus ; car je considère qu'il y a un grand intérêt national à ce qu'un grand nombre d'ateliers pareils se fondent chez nous.

« J'ai conservé ceux qui sont dans nos établissements militaires ; j'ai conservé et activé les travaux d'Indret, par cette raison-ci qu'il est très-important que, dans un cas donné, nous puissions ajouter aux ressources de l'industrie privée les propres ressources des établissements de la marine. Une autre raison, c'est que, dans nos établissements, particulièrement à Indret, les travaux se font avec une telle perfection, avec un tel succès, que nous avons là un point de comparaison très-utile pour apprécier les objets qui nous sont livrés d'autre part. Depuis l'époque qu'a indiquée le préopinant, nos efforts n'ont pas été stériles : nous avons augmenté le nombre des bâtiments à vapeur ; nous en avons cinq de 540 à 450 chevaux, un de 320, neuf de 220, vingt-deux de 160, un de 150, dix-sept de 120 et au-dessous ; enfin il y a dix-sept bâtiments transatlantiques, sur lesquels la Chambre aura à prononcer plus tard : si ces dix-sept bâtiments transatlantiques doivent rentrer définitivement dans le service de la flotte, nous aurions aujourd'hui la disposition de soixante-douze bâtiments à vapeur.

« Je ne sais si j'insisterai sur la critique amère qui a été faite à l'égard des petits bâtiments à vapeur, critique bien injuste, critique que ne doit pas admettre une Chambre qui a témoigné une si vive sollicitude pour tout ce qui se passe en Algérie. Si ces bâtiments à vapeur ont été mis si tôt dans une condition fâcheuse, c'est parce que, pour le service de l'Algérie, pour le transport des hommes et des approvisionnements, ces bâtiments ont été condamnés au service le plus fatigant, le plus compromettant qu'on puisse imaginer, et je n'hésite pas à dire que, s'il y a quelque chose

qui démontre que ces bâtiments ont été parfaitement construits, parfaitement solides, c'est qu'ils aient pu résister pendant douze ou quinze ans au service qu'on leur fait faire.

« Quant aux bâtiments à vapeur, ceux d'aujourd'hui valent mieux que ceux d'hier, et ceux de demain vaudront mieux, je l'espère, que ceux d'aujourd'hui. Ainsi donc, ne vous étonnez pas beaucoup que des bâtiments construits sur les plans du *Sphynx* se trouvent aujourd'hui classés d'une manière moins favorable. Le *Sphynx*, dans son temps, était un bâtiment modèle; depuis lors, on en a construit d'autres qui sont devenus meilleurs : fallait-il mettre le feu à vingt-deux bâtiments à vapeur, parce qu'il y en avait d'autres qui marchaient plus vite? Dans le service de nos escadres, dans le service de nos colonies, dans le service de nos stations navales, nous avons des bâtiments qui marchent très-vite et d'autres qui marchent plus doucement, et jamais il n'est venu à l'idée de personne de condamner ceux-ci, uniquement parce qu'ils marchaient doucement.

« Il n'y aurait donc pas autre chose à faire que ce qui a été fait; savoir, de s'occuper avec activité de constructions nouvelles, et d'introduire dans ces constructions toutes les améliorations que le temps apporte avec lui.

« Je voudrais bien, à l'occasion du matériel naval et des grands bâtiments de guerre, soumettre à la Chambre des observations sur le regret qui a été exprimé que nous ayons conservé si longtemps sur les chantiers des bâtiments qui y sont depuis trente, depuis vingt, depuis quinze ans.

« Je suis très-loin de m'en affliger; je trouve, au contraire, que, pour la bonne administration de la marine, ce qu'il y a de mieux, de plus sensé, de plus conforme au véritable intérêt du trésor et du bon service, c'est d'avoir à la mer le nombre de bâtiments dont on a besoin, et de conserver sur les chantiers, aussi avancés que possible, pour être mis à la mer, ceux dont on n'a pas besoin. Ce que nous faisons à cet égard se fait dans tous les pays. Au moment où je parle, il y a en Angleterre, sur les chantiers, depuis un nombre indéfini d'années, vingt-trois vaisseaux de ligne;

ces vaisseaux restent sur les chantiers jusqu'à ce qu'on en ait besoin. Et c'est une excellente opération que de les conserver ainsi.

« Savez-vous ce qu'il arrive aux vaisseaux ou frégates longtemps conservés sur les chantiers ? Il arrive ceci, que, lorsque, par accident, il a été introduit dans la construction du bâtiment certaines pièces de bois qui, n'étant pas d'une parfaite qualité, sont exposées à se détériorer plus vite, on est à même de changer ces pièces de bois pour les remplacer par d'autres de très-bonne qualité. Dans tous les pays où l'on entend bien les intérêts de la marine, on conserve à flot ce qu'il est nécessaire d'avoir à flot, et sur les chantiers ce qui doit être réservé pour des cas exceptionnels.

« Un des meilleurs bâtiments que nous ayons employés pendant la guerre, un bâtiment qui ne pouvait pas avoir de fin, était un bâtiment qui était resté pendant un très-grand nombre d'années sur le chantier.

« Quant aux mouvements d'équipages, je pense qu'il faut les continuer tels qu'ils se pratiquent à bord de nos vaisseaux et de nos frégates ; je vais en donner les raisons à la Chambre.

« En Angleterre, avec le régime de presse ou des enrôlements volontaires, quand on arme un bâtiment, on demande à la fois le nombre d'hommes nécessaires. Le bâtiment fait toujours une campagne de trois ans ; il rentre, et l'on congédie l'équipage ; on désarme le bâtiment, et tout est fini.

« Il en résulte que si le bâtiment est très-médiocrement armé pendant les premiers mois, il le devient ensuite mieux, et que, pendant deux ans, il a un excellent équipage.

« Chez nous, la plus grande amélioration qui ait été introduite dans le régime de l'inscription maritime, depuis quelques années, consiste en ceci : la levée est permanente, c'est-à-dire que les hommes qui reviennent de la pêche ou de la grande navigation, s'ils n'ont pas encore accompli leur temps de service sur les bâtiments de l'Etat, reçoivent l'ordre de se rendre dans un grand port militaire, et que là ils attendent leur embarquement.

« Cette amélioration, pour les hommes de l'inscription maritime, est considérable ; il en résulte que, sur nos grands bâtiments, il est presque sans exemple qu'on ait des hommes qui servent deux fois à l'Etat : l'inscription maritime est devenue si nombreuse, que les hommes qui servent une fois pendant trois ans sur les bâtiments de l'Etat ont la chance de ne pas être levés de nouveau pour le service, en temps de paix.

De cet état de choses il arrive que les hommes sont appelés sur les bâtiments à des époques différentes ; que l'équipage se recrute, se renouvelle, sans qu'on s'aperçoive trop du changement.

« J'ai consulté sur le mérite de ce système le commandant de l'escadre de la Méditerranée ; ce commandant n'a pas hésité à me dire que le renouvellement partiel n'a jamais présenté d'inconvénients, et que, sur un équipage de 900 hommes, les recrues nouvelles arrivant se fondent dans la masse, sans que la composition générale de l'équipage s'en trouve affectée.

« Ainsi donc, ce qu'on signalait tout-à-l'heure comme un vice de notre régime, je l'admets comme un de ses avantages.

« Messieurs, le Gouvernement continue à s'occuper des travaux de fortifications maritimes. Les travaux qui doivent défendre les rades de Cherbourg, de Toulon, de Rochefort, se continuent, et la Chambre se rappelle que, dans la dernière session, j'ai présenté un projet qui concerne le port de Port-Vendres. Certainement toute l'activité que le département de la marine peut, en ce qui le concerne, apporter à des travaux de cette importance, à l'inspection des plans, des devis qui intéressent des constructions de ce genre, n'est pas négligée par nous, et je ne pense pas que le moindre reproche puisse nous être adressé relativements aux efforts que nous faisons, sous ce rapport, dans nos grands établissements militaires.

« A toutes les époques de son histoire, la France a attaché une juste importance à exercer sur les mers la part d'influence à laquelle lui donnent le droit de prétendre les vastes ressources dont elle dispose : ces populations, dont je parlais tout-à-l'heure, de marins vaillants, dévoués, qui

sont répartis sur un vaste littoral ; le soin de protéger notre commerce, nos colonies, de maintenir dans le monde le rang qui nous appartient et de faire tous nos efforts pour faire prévaloir la politique qui importe à la France.

« Si une guerre éclatait, il faudrait que nous fussions en mesure aussi bien de défendre nos frontières maritimes, que celles qui nous séparent du continent ; il faudrait aussi que nous fussions en mesure de porter des coups agressifs et au plus loin, à ceux qui se seraient faits nos ennemis.

« A Dieu ne plaise que je prononce une parole, que je fasse une proposition, que je sollicite de la Chambre des mesures qui pourraient avoir pour résultat de compromettre, de quelque manière que ce fût, cette paix précieuse dont la France et presque toutes les nations du monde jouissent depuis près de trente années.

« Assurément ce sera la gloire de cette époque-ci, la gloire du Gouvernement du Roi, appuyé sur les grands pouvoirs de l'Etat, d'avoir su, au milieu des circonstances souvent si graves, conserver à l'humanité ce précieux bienfait d'une paix prolongée. Aussi, lorsqu'il m'est donné, par les devoirs de ma position, par le vœu des Chambres, par la volonté du Gouvernement du Roi, de venir réclamer de vous un ensemble de mesures analogues à celles que vous avez adoptées pour l'organisation de l'armée de terre, pour la défense de cette grande capitale, pour les travaux qui se poursuivent dans vos places fortes et sur les côtes, je ne voudrais, tout en proposant l'ensemble des mesures qui me paraissent indispensables pour garantir notre dignité et la sécurité de la marine et du pays, je ne voudrais rien faire, rien dire qui pût porter atteinte à de si précieux, à de si grands résultats.

« Dans le compte au Roi, et dans le projet de loi qui en est la conséquence, je demande à la Chambre les crédits nécessaires, non-seulement pour maintenir notre institution navale telle que l'ordonnance du premier février 1837 l'a prévue, non-seulement pour avancer plus qu'elles ne le sont nos constructions navales, pour compléter nos approvisionnements ; mais j'insiste particulièrement pour que les Chambres nous donnent les moyens d'entrer d'une ma-

nière rapide et hardie dans la construction des bâtiments à vapeur, dans l'application de la vapeur à la navigation.

« Il y a eu pour l'organisation de la force navale en France deux époques remarquables : celle de 1820 et celle de 1837.

« Eh bien, je ne crois pas qu'en 1846, au milieu de la prospérité dont nous jouissons, de toutes les richesses dont dispose notre pays, je puisse venir proposer à la Chambre de faire moins qu'il n'avait été fait en 1820 et en 1837.

« Ce sont là les motifs qui m'ont déterminé, quant aux bâtiments à voiles, à faire à la Chambre exactement les mêmes propositions qu'à ces deux époques ; et quant aux bâtiments à vapeur, comme je le disais tout-à-l'heure, je n'ai pas hésité à demander à la Chambre les crédits nécessaires pour les développer plus considérablement.

« En 1837, la Chambre avait accordé les fonds nécessaires pour 40 bâtiments à vapeur ; en 1842, ce nombre avait été porté à 70 ; je viens aujourd'hui proposer à la Chambre de le porter à 100.

« Maintenant si la Chambre le permet, j'examinerai en quoi les propositions du Gouvernement diffèrent de celles de la Commission.

« Messieurs, les dispositions de l'ordonnance du premier février 1837 consistaient, en mettant de côté les petits bâtiments, au nombre de 180, elles consistaient à avoir 40 vaisseaux dont 20 à flot et 20 en chantier ; 50 frégates dont 25 à flot et 25 en chantier ; et, de plus, une disposition facultative de l'ordonnance autorisait le Ministre à augmenter le nombre de ces bâtiments dans la proportion du tiers, de manière à ne pouvoir pas dépasser pour les vaisseaux le nombre de 13 et pour les frégates celui de 16.

« Quelles sont les propositions que j'ai eu l'honneur de soumettre à la Chambre? D'avoir 40 vaisseaux, 20 à flot et 20 en chantier ; d'avoir 50 frégates, 40 à flot et 10 en chantier. Puis, profitant de la disposition qui autorise le Ministre à placer, dans la catégorie de bâtiments dits *en réserve*, un certain nombre de vaisseaux et de frégates, je propose à la Chambre d'avoir 4 vaisseaux dans la situation de réserve, ce qui porterait le nombre total des vaisseaux

à 44, et d'avoir 16 frégates dans la situation de réserve, ce qui porterait le nombre total des frégates à 66.

« Quelles sont les propositions de la Commission?

« Je dirai, ici, à la Chambre, quelle a été la nature des rapports que j'ai eu l'honneur d'avoir avec la Commission.

« Dès le principe, dès mes premiers rapports avec elle, il m'a paru qu'elle était très-frappée du chiffre du crédit porté à 93 millions, qu'elle trouvait ce crédit élevé, qu'elle pensait que le Ministre de la marine devait, dans toutes les dispositions qui ne pouvaient pas compromettre essentiellement le plan qu'il avait proposé à la Chambre, réduire sa demande, et je puis d'autant mieux le dire à la Chambre, que tel a été, ce me semble, l'esprit du rapport qui lui a été présenté.

« La Commission m'a demandé d'abord de réduire le nombre des bâtiments légers, et, à cette occasion, elle faisait ce raisonnement :

« Le Gouvernement demande 30 bâtiments à vapeur de « plus qu'il n'en existe en ce moment; les 180 bâtiments « légers à voile, demandés maintenant par le Gouverne-« ment, et qui sont les mêmes que ceux qui ont été prévus « par l'ordonnance du premier février 1837, doivent n'être « désormais plus nécessaires tous, puisque le nombre des « bâtiments à vapeur s'accroît, et que, d'autre part, ce « nombre de 180 avait été fixé par l'ordonnance de 1837, « lorsqu'il n'existait que peu de bâtiments à vapeur. »

« J'ai accepté ce raisonnement; je trouve considérable, je n'hésite pas à le dire, très-lourde, la réduction que la Commission m'a proposée du 44 bâtiments (corvettes, bricks et autres bâtiments légers). Si la Commission s'était bornée à demander une réduction de 20 bâtiments, je n'aurais pas fait de difficulté; mais le nombre de 44 me paraît un chiffre considérable. Pour les bâtiments de guerre, mon opinion est celle-ci : c'est qu'ils doivent être classés en deux catégories : ceux qui sont plus particulièrement réservés pour la guerre, et ceux qui sont utiles pour la paix, nécessaires au bon service de la paix. Dans une foule d'occasions, dans nos stations, dans nos divisions navales, l'emploi d'un bâtiment léger, commandé par un officier supérieur ayant l'expérience de son métier, le sachant bien,

pouvant mener les affaires de la France, remplace dans beaucoup de cas, avec utilité, sans inconvénient, et avec une notable économie, un bâtiment plus fort, et c'est tellement vrai, que, dans toutes les marines, dans tous les pays, notamment dans toutes les stations anglaises, nous rencontrons presque toujours les divisions composées de bâtiments de rang inférieur aux nôtres.

« Cela n'empêche pas que, dans chacune de nos stations navales, nous n'ayons toujours, pour porter le pavillon de l'officier général, au moins une frégate.

« Je trouvais donc, dans la pensée où je suis que les bâtiments légers sont surtout utiles pour le temps de paix, un grave inconvénient à réduire de quarante-quatre le nombre des bâtiments. Cependant, ne consultant que mon désir sincère de me mettre d'accord avec la Commission, dans l'espoir d'arriver devant la Chambre d'accord avec la Commission, je n'ai pas hésité à renoncer à quarante-quatre bâtiments légers.

« Dans le cours des séances suivantes, les investigations de la Commission se portant sur les bâtiments placés dans la catégorie de la réserve, la Commission m'a fait aussi, relativement à ces bâtiments, des propositions de réduction.

« La Commission a commencé par m'indiquer qu'il pourrait y avoir de l'utilité à remplacer les quatre vaisseaux et les six frégates placés dans cette situation de réserve par un approvisionnement en bois, représentant la valeur de ces dix bâtiments. Tant qu'il n'a été question que d'échanger les bâtiments contre leur valeur en approvisionnements et en matériaux, je n'y voyais pas un grave inconvénient, et j'ai donné encore mon assentiment à cette proposition; mais, plus tard, à mon grand étonnement, la Commission m'a proposé, après avoir converti les dix bâtiments à l'état de réserve, en approvisionnements, de renoncer aux approvisionnements eux-mêmes. C'était une perte pour le département de la marine; cependant nous étions en face d'un approvisionnement qui, dans sept ans, doit être considérable; j'ai proposé, par le projet de loi, d'employer, dans la période de sept années, la somme de 23,500,000 fr. en approvisionnements. A la fin de la dite période de sept années, l'emploi de ce fonds portera l'ensemble de l'approvisionnement normal de nos arsenaux

maritimes à 78 millions. En face de ces résultats, toujours mû par le désir de me mettre d'accord avec la Commission, j'ai consenti à cette nouvelle réduction.

« La Commission ayant proposé, et c'est une véritable amélioration, je me plais à le reconnaître, pour le service des bâtiments à vapeur, la Commission ayant proposé d'augmenter de 2,000 chevaux de vapeur les machines qui doivent être employées sur les bâtiments de guerre; la Commission ayant, de plus, proposé la construction de deux batteries flottantes, examinant les réductions proposées par la Commission, et ce que la Commission proposait d'ajouter, il est arrivé que je me trouvai entraîné à consentir à une réduction totale de 13 millions sur l'ensemble de ma demande primitive.

« Je pensais que, dans de tels termes, le Gouvernement et la Commission se trouveraient d'accord, et que nous arriverions dans cet état devant la Chambre. J'ai été très-peiné lorsque, continuant son système d'économie, la Commission a proposé de porter les réductions sur la force la plus vive de la marine, sur les vaisseaux et sur les frégates; la Commission a proposé de réduire de 4 le nombre des vaisseaux, de 5 le nombre des frégates, et, par conséquent, de réaliser une nouvelle économie de 7 millions, qui, ajoutée aux 13 millions précédents, constituait l'économie de 20 millions, qui est le résultat de son travail.

« Sur ce point, je n'ai pas pu être d'accord avec la Commission. Lorsque la Chambre examinera l'article premier du projet de loi, l'article sur lequel cette réduction de 20 millions doit porter, je demanderai à la Chambre la permission de lui dire tous les motifs qui me déterminent à maintenir le nombre des vaisseaux à 40 et celui des frégates à 60. »

— La Chambre continue la discussion à demain.

— La séance est levée.

Signé SAUZET, *Président;*
DE L'ESPÉE, BOISSY-D'ANGLAS, DE LAS-CASES, LACROSSE, *Secrétaires.*

Collationné :
Le Secrétaire-Rédacteur,
Signé D. LAGARDE.

ANNEXES

DES

PROCÈS-VERBAUX.

(EXPOSÉS DES MOTIFS ET PROJETS DE LOIS, PROPOSITIONS, RAPPORTS, IMPRESSIONS ORDONNÉES PAR LA CHAMBRE.)

(N° 107.)

Chambre des Députés.

SESSION 1846.

RAPPORT

FAIT

Au nom de la Commission chargée d'examiner le projet de loi sur les crédits supplémentaires et extraordinaires des exercices 1845 et 1846, et sur les crédits supplémentaires pour les dépenses des exercices clos,*

PAR M. LE MARQUIS DE LA GRANGE,

Député de la Gironde.

Séance du 7 Avril 1846.

MESSIEURS,

Les crédits supplémentaires et extraordinaires et les lois proposées dans le cours des exercices modifient tellement nos budgets primitifs, que tout homme qui n'est point versé dans les études financières croit voir s'entr'ouvrir à chaque pas le gouffre

* Cette Commission est composée de MM. de Sahune, Darblay, Croissant, Moreau (Meurthe), Binéau, de Lasteyrie (Jules), le marquis de la Grange, Quénault, Harlé.

du déficit. Cependant il est facile de se convaincre que, pour peu que le Gouvernement voulût mettre de fermeté à résister à l'accroissement des dépenses, au lieu de constater un découvert à la fin de l'exercice, on aurait à porter en compte un excédant de recettes. Deux courants contraires semblent agir à la fois sur le Trésor ; d'une part, l'augmentation des revenus, qui se grossissent chaque jour, par suite de l'extension de nos grands travaux publics, des voies de communication plus multipliées et plus rapides, et des valeurs que l'industrie crée sur tous les points du territoire ; de l'autre, l'augmentation de toutes les dépenses qui suivent l'élévation des salaires et les améliorations que l'Administration désire naturellement d'introduire dans toutes les parties des services. Nos embarras proviennent de ce que le progrès de la dépense est encore plus accéléré que celui du revenu N'y aurait-il pas une halte à faire, dans cette marche qui semble nous entraîner fatalement? Ne serait-il pas plus avantageux de réaliser ces améliorations, quelque urgentes qu'elles soient, sur un actif que sur un passif? de laisser à notre prospérité financière le temps de se montrer à tous les yeux, au lieu de l'escompter, pour ainsi dire, par des anticipations se résolvant finalement en une dette qui, quelque faible qu'elle puisse paraître en proportion de nos ressources, produit cependant une impression défavorable sur l'esprit public, et donne une fausse idée de la véritable situation de nos finances?

Ces réflexions nous ont été suggérées, surtout par l'exercice 1845, où des revirements si considérables se sont opérés, qu'après avoir été surchargé d'un excédant de dépenses de 84 millions, il ne

laissera probablement qu'un découvert d'environ 9 millions.

Nous exposerons brièvement la situation des exercices 1845 et 1846, telle qu'elle se présente aujourd'hui.

EXERCICE 1845.

Le budget de 1845 a été voté avec un découvert de	1,791,831 f.
Des lois spéciales et la loi générale des crédits supplémentaires votées en 1845 (1) y ont ajouté une dépense de	51,519,452
Le projet de loi général sur les crédits supplémentaires, tel qu'il a été proposé à la Chambre, augmenterait les charges d'une somme de	30,671,883
Enfin, le projet additionnel au précédent, présenté le 6 mars dernier, accroîtrait encore le passif de	45,000
Total du découvert	84,028,166 f.

Ce découvert se trouve atténué par deux causes :

1° Le projet de loi général sur les crédits supplémentaires vous propose des annulations pour .... 8,545,139 f.
et des reports aux exercices suivants

(1) Le détail de ces crédits, par ministère, se trouve page 139 du 1er volume du budget de 1847.

Report.......	8,545,139 f.	84,028,166 f.
pour............	7,448,814	
2° Le projet de loi additionnel aux crédits supplémentaires présenté le 13 février dernier, augmente le chiffre des annulations de..........	2,780,097	
Total......		18,774,050

En déduisant la totalité de ces sommes, le découvert se trouvera abaissé à..................... 65,254,156

Mais, depuis la présentation du projet, les Ministres sont fondés à croire que, toute compensation faite des demandes ultérieures, il y aura, sur l'ensemble de leurs services, une réduction de dépense de .... 2,667,846 f.

De plus, il y a lieu de prévoir le report de 1845 à 1846, du crédit de.......... 3,165,000 ouvert, par l'ordonnance royale du 26 oct. 1845, au Ministère de la marine, pour réparer les dommages de l'incendie du Mourillon.

En admettant la

Report....	65,254,156 f.
réalisation de ces hypothèses, il y aurait à déduire.....	5,832,846
et le découvert ne serait plus que de	59,421,270
Ce chiffre s'atténue encore de l'excédant de recette résultant de la situation provisoire qui va être publiée dans le compte général des finances de 1845..................	46,413,128
Le découvert se trouve donc ramené à.......................	13,008,142
mais il faut en retrancher la portion des fonds généraux du budget de l'exercice 1843, qui, par suite du règlement définitif du service colonial de cet exercice, est transportée en accroissement des ressources du budget de 1845, ci.	3,134,619
En sorte que le découvert est aujourd'hui réduit à....	9,873,523 f.

EXERCICE 1846.

Le budget de 1846 a été voté avec un excédant de recette de.........................	3,606,245 f.
Des lois spéciales votées dans la session dernière ont augmenté les crédits budgétaires de (1)..........	12,878,300
L'excédant de recette a donc fait place à un découvert de..........	9,272,055

Ce découvert s'accroît :

1° Des crédits qui vous sont proposés dans le projet de loi général et

(1) Le détail de ces crédits, par nature de dépenses, se trouve page 142 du volume du budget de 1847.

dans le projet additionnel, présenté le 13 février dernier, savoir :

Pour les crédits supplémentaires......... 15,947,628 f.

Pour les crédits reportés des exercices précédents................. 11,550,226

27,497,854 f.

2° De nouveaux crédits demandés par des projets de loi qui, adoptés déjà, ou soumis en ce moment au vote des Chambres, s'élèvent à......... 29,060,841

Le découvert de 1846 se trouverait ainsi porté à................. 65,830,750

Mais les Ministres présument que, toute compensation faite des réductions ultérieures, ils auront besoin d'accroissements de crédits pour une somme de...................... 12,165,000

Ce qui élèverait le découvert à... 77,995,750

Les excédants de recette présumés sur les contributions directes, et principalement sur les patentes, sont appréciés à........... 4,900,000

Les impôts et revenus indirects, y compris 1 million sur les graines oléagineuses, dépasseront probablement les évaluations du budget de la somme de......... 17,712,000

22,612,000

Ces deux causes d'accroissement de recettes réduiraient le déficit à..... 55,383,750

Nous allons passer successivement en revue les crédits de toutes natures qui vous ont été demandés par le projet de la loi générale sur les crédits supplémentaires et extraordinaires, par le projet additionnel présenté le 13 février dernier, et par le projet spécial qui vous a été apporté, le 6 mars, par M. le Ministre des travaux publics. Nous avons refondu tous ces projets dans le projet de loi et dans les tableaux primitifs, et nous vous soumettrons nos observations à chaque Ministère, en suivant l'ordre adopté par le Gouvernement dans les développements qui servent d'exposé des motifs. Auparavant, nous avons cru devoir vous présenter un tableau résumé des modifications que la Commission vous propose pour les exercices 1845 et 1846.

EXERCICE 1845.

Réductions de crédits.

			fr.	c.
JUSTICE.				
Frais de justice criminelle			25,000	»
TRAVAUX PUBLICS.				
Exploitation de chemins de fer exécutés par l'État			31,000	»
MARINE.				
Solde et habillement	12,282	95		
Hôpitaux	527	22		
Vivres	7,545	56	82,355	73
Travaux hydrauliques	34,000	»		
Dépenses des services militaires aux colonies (Matériel)	28,000	»		
FINANCES.				
Administration centrale des postes (Personnel)	3,750	»	43,750	»
Escomptes sur les droits des sels	40,000	»		
Total des réductions sur l'exercice 1845			182,105	73

EXERCICE 1846.

1° *Réductions de crédits.*

AFFAIRES ÉTRANGÈRES.

			fr.	c.
Maison consulaire à Tanger.			100,000	»

MARINE.

Solde et habillement.	53,412	21	810,690	38
Hôpitaux.	1,750	»		
Vivres.	620,528	17		
Affrètements et transports par mer.	70,000	»		
Dépenses des services militaires aux colonies (Matériel).	50,000	»		
Dépenses de la colonie de la Martinique.	15,000	»		
Total des réductions. . .			910,690	38

2° *Augmentations de crédits.*

MARINE.

Salaires d'ouvriers.	27,200	»	237,600	»
Approvisionnements généraux de la flotte.	210,400	»		
Reste en réduction sur l'exercice 1846. .			673,090	38

TRAVAUX EXTRAORDINAIRES.

Réduction sur l'exercice 1846.

GUERRE.

Poudrerie de Saint-Chamas..	30,000

MINISTÈRE DE LA JUSTICE ET DES CULTES.

JUSTICE.

CRÉDITS SUPPLÉMENTAIRES.

ETAT A.

CHAPITRE XII.

Frais de justice criminelle et des statistiques.

La loi de finances avait affecté à ce service....................	4,400,000f 00c
L'ordonnance du 27 nov. 1845 a ouvert un crédit provisoire de..	150,000 00
Total..........	4,550,000 00
Les paiements faits jusqu'au 12 février dernier ne s'élevaient qu'à	4,519,061 88
Il resterait disponible une somme de..........................	30,934 12

Cependant, en vue des éventualités qui peuvent se présenter, la Commission, d'accord avec M. le Garde des Sceaux, n'a cru pouvoir adopter qu'une réduction de 25,000 fr., et vous propose, en conséquence, de fixer le crédit supplémentaire au chiffre de 125,000 fr.

CULTES.

CHAPITRE V.

Traitements et indemnités des membres des chapitres et du clergé paroissial 175,000 f.

C'est la première fois qu'un crédit supplémentaire vous est demandé sur ce chapitre ; de 1839 à 1844, au contraire, des excédants avaient donné lieu à des annulations de crédit. Il est à remarquer, toutefois, que les prévisions du budget ne sont pas en rapport avec les besoins du culte, mais avec les vacances présumées à cause de l'insuffisance des prêtres; c'est ainsi qu'en 1845, tandis que le nombres des succursales érigées s'élevait à 28,501, on n'avait pourvu qu'aux traitements de 26,290 desservants, et cette évaluation approximative, au lieu de la somme de 23,120,800 fr., en y comprenant une autre réduction de 125,000 fr. pour les pensions d'ecclésiastiques imputables sur le traitement d'un certain nombre de desservants fort âgés, avait réduit le crédit à 21,412,772 fr. 83 c.

Mais il est arrivé que, par suite de l'accroissement des ordinations dans quelques diocèses, environ 250 succursales vacantes ont pu être desservies. Il en résulte une augmentation de dépense de. 185,772f 83c

D'un autre côté, les déductions ordinaires, pour les vacances d'emplois, sur les traitements des vicaires généraux, chanoines et curés, comparativement aux faits réalisés, se sont trou-

vées trop élevées et n'ont produit que 22,000 fr. au lieu de 49,500 fr.; de là une insuffisance de............ 27,410f 70c

Enfin le binage évalué seulement
à 300,000 fr. 00 c.
a coûté 331,026 fr. 41
Excédant de dépense....... 31,026 41

La création successive d'un plus grand nombre de succursales entraîne, depuis plusieurs années, une augmentation correspondante du binage; ce résultat provient de ce qu'une partie des nouvelles succursales ne peuvent être desservies que par les ecclésiastiques des paroisses voisines. Mais il est à considérer qu'il ressort de cet état de choses, pour chaque succursale, une économie de 600 fr.; car le traitement des desservants aurait été de 800 fr., et l'indemnité du binage ne s'élève qu'à 200 fr.

L'insuffisance du chapitre se trouverait donc portée à 244,209f 95c
si les déductions sur les indemnités attribuées aux vicaires n'avaient pas excédé les prévisions du budget; ce qu'on doit attribuer à ce qu'un certain nombre de vicaires ont été appelés à desservir les nouvelles succursales; il en est résulté une diminution de.. 69,947 13

Ce qui ramène l'excédant de dépense sur tout le chapitre à.......... 174,262 82

La Commission vous propose d'allouer le crédit supplémentaire de 175,000 fr. ouvert par l'ordonnance royale du 27 novembre 1845.

EXERCICE 1846.

CRÉDIT SUPPLÉMENTAIRE NON OUVERT PAR ORDONNANCE ROYALE.

ÉTAT H.

CHAPITRE XV.

Dépense du matériel des cultes protestants,
37,034 fr. 45 c.

Ce crédit est le solde des travaux de construction et d'appropriation du séminaire, près la faculté de théologie protestante de Montauban.

D'après l'adjudication consentie le 5 mars 1841, les frais de cette appropriation ne devaient s'élever qu'à la somme de 116,941 fr. 41 cent., y compris 4,769 fr. 85 c. pour cas imprévus, et 5,568 fr. 45 c. pour honoraires de l'architecte. La dépense a atteint le chiffre de 160,959 fr. 45 c., ce qui fait ressortir une augmentation de 44,027 fr. 96 c. Le Ministre de la justice et des cultes avait reçu ces renseignements dès le 13 novembre 1845, et cependant, au budget de 1846, présenté le 13 décembre de la même année, il ne demanda qu'une somme de 10,000 fr. qu'il indiquait comme devant suffire à l'achèvement des travaux. La Commission du budget, avertie par une note sommaire de l'erreur qui avait été commise, exprima son mécontentement de ces explications tardives, par le retranchement d'une somme de 1,065 fr. sur le crédit du chapitre, laissant l'examen du fond de la question aux Commissions qui lui succéderaient.

Les mécomptes qu'a éprouvés l'Administration proviennent de deux causes : la première et la plus considérable consiste dans la rédaction du devis primitif qui contenait de nombreuses et considérables omissions; la seconde, qui n'a pas peu contribué à élever le chiffre de la dépense, provient de modifications dans les distributions et de travaux accessoires indispensables, tels que l'élévation d'un mur de terrasse. En résumé, l'exécution des travaux laisse peu de choses à désirer, et les constructions ont une grande apparence de solidité. Nous vous proposons d'adopter le crédit.

CRÉDIT EXTRAORDINAIRE NON OUVERT PAR ORDONNANCE ROYALE.

ÉTAT I.

Acquisition du matériel nécessaire à l'établissement du séminaire près la faculté de théologie protestante de Montauban. ... ... 20,000 fr.

Ce crédit, qui figure parmi les dépenses non prévues au budget, a soulevé quelques objections dans votre Commission; il semblait que, puisque les devis des bâtiments arrêtés en 1837 avaient été exécutés pendant une période de cinq années, c'est-à-dire de 1841 à 1845, on aurait dû prévoir qu'un mobilier serait nécessaire pour les rendre habitables; néanmoins, la Commission, reconnaissant l'urgence d'installer les élèves dans les cellules qui leur sont destinées, et trouvant, après tout, que cette dépense est modérée, vous propose de la sanctionner.

MINISTÈRE
DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES.

EXERCICE 1845.

CRÉDITS SUPPLÉMENTAIRES.

ETAT A.

CHAPITRE XI.

Missions extraordinaires, 500,000 fr.

Le crédit ouvert au budget n'est que de 150,000 fr.; mais cette fixation, même au-dessous des besoins les plus ordinaires, a été maintenue à dessein par les Chambres. Si le Gouvernement dans l'intervalle des sessions, est libre de pourvoir aux nécessités du service par des ordonnances royales, la Chambre, à son tour, lorsqu'on vient lui demander sa sanction, est appelée à exercer un contrôle utile sur cette nature de dépenses si variable et si délicate.

Leur examen raisonné a été, de la part de votre Commission, l'objet d'une scrupuleuse attention. Elle se plaît à constater que les états d'emploi qui lui ont été soumis, ne reproduisent plus aujourd'hui ces travaux particuliers qui n'étaient, le plus souvent, que des traitements attribués sous une autre forme à des agents en congé ou en disponibilité, et qui, à ce point de vue, avaient été critiqués par les précédentes Commissions; s'il existe encore quelques abus analogues, si des frais de courriers ou des allocations éventuelles sont quelquefois accordées à des attachés sans une nécessité bien démontrée, et peu-

vent être considérées comme des indemnités en quelque sorte périodiques, la Commission espère que M. le Ministre des affaires étrangères surveillera cette partie du service, afin que l'emploi du crédit soit renfermé dans les limites de sa destination toute spéciale.

Nous allons rendre compte successivement à la Chambre des principales missions qui se réfèrent à l'exercice 1845.

Missions de Janina, Patras, Galats et Rostock.

Une somme de 24,000 fr. vous est demandée pour les diverses missions qui tiennent lieu d'agences spéciales dans ces diverses localités; les Commissions du budget ont préféré leur conserver ce caractère provisoire; M. le Ministre des affaires étrangères a vivement insisté sur la nécessité d'établir un consulat à Janina, point d'observation fort intéressant à cause des mouvements de l'Albanie.

Missions de M. de Sartiges, en Perse.

M. de Sartiges, avec M. Vidal, son drogman, est chargé, depuis plusieurs années, d'une mission en Perse; les dépenses, pour les neuf premiers mois de 1845, se montent à 49,165 fr. 52; M. le Ministre a fait connaître que cette mission est principalement destinée à protéger les établissements des Lazaristes, à favoriser l'exportation de nos produits, et à maintenir de bons rapports avec le schah de Perse.

Missions en Maroc.

Des négociations ont été suivies au Maroc, en 1845, pour la rectification et pour l'exécution du

traité conclu avec la France; la mission de M. de la Rue s'y trouve comprise pour 24,000 fr., celle de MM. Hamon et Léon Roches, pour 22,886 fr. 25 c.; les frais de voyage de l'ambassadeur du Maroc, de Marseille à Paris, sont évalués à 12,000 fr.

Indemnités à nos agents à l'occasion du voyage de la reine d'Espagne à Pampelune.

Les indemnités accordées à l'ambassadeur de France, à notre chargé d'affaires à Madrid, et à notre consul à Saint-Sébastien, se montent à 15,200 fr.

Missions d'explorations.

Les allocations très modiques attribuées aux voyageurs qui se livrent à ces périlleuses entreprises sont plutôt données à titre de prime d'encouragement qu'à titre de traitement. C'est ainsi que M. de Castelnau reçoit depuis plusieurs années 6,000 fr. pour étudier le cours des fleuves de l'Amérique du Sud. M. de Joguet avait été porté sur les crédits pour une somme égale; son but était d'explorer l'intérieur des Etats de la confédération Argentine; mais les circonstances ont dû le faire renoncer à son voyage. M. de Maizan, officier de marine d'un rare mérite et d'un courage opiniâtre, qui figure dans les crédits pour 2,250 fr., se proposait de pénétrer dans l'Afrique centrale en partant des côtes orientales ; déjà il avait surmonté de très-grandes difficultés, lorsque, assassiné par un domestique noir, il a succombé dans cette audacieuse entreprise.

M. de Jancigny, dont la mission d'exploration commerciale s'est terminée aux possessions hollan-

daises dans l'Inde, revient en Europe, après avoir pénétré dans l'intérieur de l'île de Java; il est porté sur les crédits pour une dépense de 18,349 fr. 81 c.

Commission des limites du Rhin.

M. le Ministre des affaires étrangères nous a donné l'assurance que ce crédit, dont le chiffre, pour les neuf premiers mois, est de 6,488 f. 24 c., ne se renouvellerait plus, l'administration ordinaire pouvant facilement satisfaire aux besoins courants de ce service.

Mission à Londres pour la révision des traités du droit de visite.

La mission de M. le duc de Broglie, y compris les indemnités allouées à divers officiers de la marine royale, n'a occasionné qu'une dépense de 39,250 fr.

Mission en Chine.

Un crédit supplémentaire de 237,820 fr. 37 c. vous est demandé pour les trois premiers trimestres de l'exercice 1845. La Commission a désiré connaître l'ensemble des dépenses ordonnancées jusqu'à ce jour, pour la mission de Chine, par le seul département des affaires étrangères.

Les renseignements qui suivent lui ont été communiqués.

Exercice 1843.

Traitements des deux derniers mois........	53,400f 00c	122,731f 29c
Voyages..........	9,543 49	
Présents..........	46,921 15	
Frais de service et donatives..........	12,866 65	

	Report.....	122,731f 29c

Exercice 1844.

Traitements pour l'année................	225,600 00	
Voyages..........	38,451 31	287,813 71
Frais de service et donatives............	23,762 40	

Exercice 1845.

Traitements........	183,330 00	
Voyages..........	17,859 29	233,950 37
Frais de service et donatives............	32,761 08	
Total général....		644,495f 37c

Il est à remarquer que nous ne connaissons pas encore toutes les dépenses de l'exercice 1845, et que la mission ne pourra guère être de retour qu'après le premier semestre de 1846.

Mission de M. Deffaudis dans la Plata... 57,000 fr.

La Commission a désiré entendre M. le Ministre des affaires étrangères sur les affaires de la Plata. Le traitement de M. Deffaudis était soumis à son contrôle; il importait de connaître la situation où se trouvait notre plénipotentiaire relativement aux agents que nous avons dans ces contrées; d'un autre côté, on demandait des suppléments de crédits pour l'accroissement de nos forces maritimes: il était donc naturel de s'enquérir du mode et de l'étendue de notre intervention dans les conflits des républiques Argentine et de l'Uruguay.

Diverses questions ont été adressées à M. le Ministre, et sur le sens de la négociation, et sur l'ex-

tension probable de la médiation de la France et de l'Angleterre.

M. le Ministre des affaires étrangères a répondu que des raisons d'État lui imposaient la plus grande réserve; que, d'une part, des négociations étaient pendantes, et que, de l'autre, la médiation armée suivait son cours; qu'ainsi donc, sous l'un ou l'autre point de vue, il ne pouvait divulguer ce qu'il y avait d'actuel dans la situation; mais que rien ne s'opposait à ce qu'il ne nous communiquât quelques renseignements et sur le but qu'il se proposait d'atteindre, et sur les moyens qu'il comptait y employer.

Le Gouvernement ne se préoccupe nullement du triomphe ou de la défaite de tel ou tel parti politique, du maintien ou de la chute des hommes qui le représentent; il n'intervient en aucune manière dans les querelles des unitaires et des fédéralistes; il ne fait pas la guerre au gouvernement de Buénos-Ayres; il ne se propose ni de renverser le président Rosas, ni d'imposer un gouvernement à Montevideo. Ce qu'il veut, c'est d'amener les deux républiques belligérantes à une transaction qui rétablisse une paix durable pour protéger efficacement nos nationaux sur les deux rives de la Plata, pour assurer l'indépendance de l'état de Montevideo, et pour renouer les relations commerciales. Les efforts unis de la France et de l'Angleterre tendent vers ce résultat; elles y concourent avec un désintéressement d'autant plus louable, que les nations médiatrices se sont mutuellement interdit de retirer de leur intervention aucun avantage particulier pour leur commerce.

Les moyens nécessaires pour atteindre à cette

pacification sont difficiles à préciser; il faut faire la part des évènements et laisser une certaine latitude aux personnes chargées, par la France et l'Angleterre, de la direction des affaires dans ces contrées lointaines. Les conséquences de la médiation armée peuvent s'étendre ou se restreindre, suivant les circonstances; mais ce que l'on peut assurer, dès à présent, c'est que la France limitera son action à l'emploi de ses forces maritimes, et ne s'engagera dans aucune expédition sur le continent.

Quant à la situation relative de nos agents, la mission de M. Deffaudis, chargé de la médiation, a absorbé toutes les autres; M. de Mareuil attend à Rio-Janeiro le rétablissement des relations diplomatiques avec Buenos-Ayres, où le chancelier de la légation est resté seul pour protéger nos nationaux.

La Commission a entendu avec intérêt ces explications sur le mode et sur le but de la médiation de la France et de l'Angleterre; elle espère que le Gouvernement du Roi, en se maintenant par une politique ferme et prudente dans les limites qu'a tracées M. le Ministre des affaires étrangères, parviendra à faire succéder aux conflits qui désolent les deux rives de la Plata, la pacification vers laquelle tendent tous nos efforts, et qui seule peut garantir à la fois la sécurité des intérêts français et l'indépendance de l'état de Montevideo.

CRÉDITS EXTRAORDINAIRES OUVERTS PAR ORDONNANCES ROYALES.

ÉTAT C.

CHAPITRE XII.

Dépenses imprévues, 18,000 fr.

Cette somme est destinée à liquider définitivement le marché non autorisé et si légèrement conclu, en 1844, avec deux maisons péruviennes, pour établir une communication mensuelle de paquebots à voile entre Callao et Panama, par M. Marcescheau, consul général de France en Bolivie; cet agent venant d'être rappelé et devant rentrer prochainement en France, nous n'avons pas à renouveler le blâme exprimé l'année dernière par votre Commission; nous regretterons seulement que nos finances aient été grevées inutilement d'une dépense de 85,000 fr. Toutefois, il est à remarquer que le crédit extraordinaire de 75,000 fr., affecté l'année dernière à cette destination, n'a été épuisé que jusqu'à concurrence de 56,517 fr. 19 c., et qu'une somme, au moins égale à celle que nous vous proposons d'allouer, devra être annulée sur l'exercice 1844.

CHAPITRE VII.

Frais de service, 11,743 fr. 50 c.

La somme que représente ce crédit avait été versée, en 1789, à titre de dépôt, par un sieur Michel, à la chancellerie de l'ambassade de France à Constantinople. Le département des affaires étrangères

continuait à servir, depuis cette époque, aux héritiers du dépositaire, une rente de 931 f. 50 c., ce qui constituait les intérêts du capital à près de 8 p. 100 ; la Cour des comptes et toutes les Commissions de finances de la Chambre ont longtemps réclamé l'extinction de cette créance, que le Gouvernement vous propose de rembourser aujourd'hui.

ÉTAT D.

CRÉDIT EXTRAORDINAIRE POUR CAUSE DE NON-EMPLOI SUR L'EXERCICE DE 1844.

CHAPITRE XV.

Palais de France à Constantinople, 418,484 f. 38 c.

La loi de finances du 2 juillet 1843 a ouvert, pour la reconstruction du palais de l'ambassade de France à Constantinople, un crédit de 700,000 fr. L'art. 2 de cette même loi réimpute aux exercices suivants les portions de crédits restés sans emploi sur les exercices précédents.

EXERCICE 1846.

CRÉDIT SUPPLÉMENTAIRE NON OUVERT PAR ORDONNANCE ROYALE.

ÉTAT H.

CHAPITRE XII.

Subvention à la caisse de retraite, 45,000 fr.

Ce crédit, dont le chiffre avait été réduit au budget de 105,000 fr. à 80,000 fr., paraît ne pouvoir suffire à sa destination.

Situation de la caisse au 1er janvier 1846.

106 pensionnaires exigent une somme de....................		354,391 f. 50 c.
1° Solde en caisse..	7,000 f.	
2° Retenue de l'année entière.........	225,000	310,000 00
3° Subvention.....	80,000	
Déficit....................		44,391 f. 50 c.

La Commission vous propose d'allouer le crédit demandé.

CHAPITRE XVII.

Reconstruction de la maison consulaire à Tanger, 100,000 fr.

La maison consulaire à Tanger, donnée à la France en 1816, par l'empereur Muley-Soliman, n'était alors qu'une réunion de cabanes mauresques, sans plan et sans ensemble. Dès 1830, on considérait sa reconstruction comme indispensable; des réparations partielles n'ont pu défendre ces masures tombant de vétusté contre les ravages du temps; enfin, le bombardement de 1844 a rendu tout à la fois le dommage irréparable et le consulat inhabitable. Notre consul a dû chercher cet hiver un refuge chez son chancelier, et c'est sous le coup de cette situation que M. le Ministre des affaires étrangères vous a demandé un crédit extraordinaire.

La Commission a pris en grande considération les motifs de cette proposition; il importe, en effet, beaucoup que notre consul soit convenablement établi à Tanger : l'Angleterre a dépensé 265,000 f.;

l'Espagne et le Portugal chacun 212,000 fr., et, enfin, la Suède même a employé une somme de près de 160,000 fr. pour la reconstruction de leurs consulats respectifs. Aucune de ces puissances n'a un intérêt plus direct ni plus actuel, que la France au maintien de ses bonnes relations avec le Maroc.

Ces points accordés, il restait encore à examiner si la demande était régulièrement produite, et si la Commission, tout en reconnaissant avec M. le Ministre des affaires étrangères la nécessité de la dépense, pouvait, dans la forme où elle lui est soumise, y donner son assentiment.

Le chiffre total de la reconstruction est inconnu; on nous a communiqué à la vérité un plan dressé en 1830, dont l'éxécution, sans qu'elle ait étéjustifiée par aucun devis, est évaluée à 100,000 fr.; mais, d'après l'examen de ce plan, la dépense paraît devoir être beaucoup plus considérable; la Commission aurait donc voté un premier crédit sans pouvoir préciser les engagements qu'elle ferait contracter à l'État; ce qui est contraire à toutes nos lois de finances. Il ne s'agit pas ici en effet d'une réparation accidentelle, mais de l'édification d'un consulat. D'un autre côté, M. le Ministre des affaires étrangères a envoyé sur le *Météore*, qui reconduit l'ambassadeur marocain à Tanger, un architecte chargé de rapporter le devis et toutes les justifications nécessaires pour éclairer le vote de la Chambre. Notre consul a été contraint de se loger provisoirement ailleurs. Il n'y a donc pas de péril dans un retard qui ne peut prolonger que de quelques semaines l'état des choses, et, avant la clôture de la session, il sera temps encore de proposer un projet de loi séparé, dont la sanction ne présentera

aucune difficulté. Tels sont les motifs qui ont déterminé votre Commission à effacer le crédit de la loi, non pas à titre de rejet ou de blâme, mais comme un simple ajournement de la demande.

MINISTÈRE DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE.

EXERCICE 1846.

CRÉDITS SUPPLÉMENTAIRES OUVERTS PAR ORDONNANCES ROYALES.

ETAT G.

CHAPITRE XII.

Prix à décerner par l'Institut..... 12,500 fr.

CHAPITRE XIX.

Prix à décerner par l'Académie royale de médecine, 500 fr.

Il avait été mis au concours :

En 1844, par l'Académie des inscriptions et belles-lettres, un prix de.............	2,000f
En 1843, par l'Académie des sciences, deux prix arriérés de 3,000 fr. chacun..	6,000
En 1844, par l'Académie des sciences morales et politiques, trois prix de 1,500 f.	4,500
	12,000

Ces prix n'ayant pas été décernés, de nouveaux concours ouverts pour 1846 justifient le crédit éventuel qui vous est demandé.

La somme de 500 fr. représente un crédit resté disponible en 1837, et qui avait été ajouté par l'Académie de médecine au prix mis au concours en 1844; ce prix n'ayant pas été adjugé, l'Académie, en remettant la même question au concours de 1846, a demandé que les 500 fr. soient encore réunis au prix proposé. Cette allocation n'est qu'un simple report, et devra donner lieu à une annulation d'égale somme.

CRÉDITS EXTRAORDINAIRES NON EMPLOYÉS SUR L'EXERCICE 1844.

ETAT J.

Dépenses à la charge du legs de M. Janson de Sailly, 12,438f 24c.

Cette somme est le reste disponible d'un crédit spécial et extraordinaire de 130,000 fr. ouvert en 1838 et destiné à acquitter les charges du legs universel fait à l'université par M. Janson de Sailly ; on en demande le report sur l'exercice 1846, époque à laquelle devront échoir les premiers arrérages qui restent encore à payer. La Commission vous propose d'adopter cette allocation qui sera suivie d'une annulation correspondante aux comptes 1844.

Réimpression des œuvres de La Place, 19,098 f. 32 c.

Ce crédit n'est qu'un simple report de la portion non employée de la somme de 40,000 fr. affectée par la loi du 11 juin 1842 à la réimpression des œuvres scientifiques de l'illustre La Place.

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.

EXERCICE 1845.

CRÉDIT SUPPLÉMENTAIRE OUVERT PAR ORDONNANCE ROYALE.

ÉTAT A.

CHAPITRE XXX.

Dépenses ordinaires du service intérieur des maisons centrales de force et de correction.....	100,000f
Dépenses des enfants jugés par application des articles 66 et 67 du code pénal....	100,000
Total...	200,000

Ces crédits ne sont pas demandés, ainsi que semblent l'indiquer les explications annexées au projet de loi, comme une conséquence de l'accroissement de la population des maisons centrales; le chiffre général des détenus, qui, au 31 décembre 1844, était de.................... 19,227 individus, ne s'élevait au 31 déc. 1845 qu'à..................... 18,412

Différence en moins..... 815

Mais, pour se rendre un compte exact de la dépense, il ne faut pas s'arrêter à telle ou telle appréciation comparative d'une époque quelconque, il faut prendre la moyenne de deux exercices pendant toute l'année; ainsi nous aurions, pour 1844, le chiffre moyen de.................. 19,477 f.

Et pour 1845.................. 19,275

Différence en moins....... 202

D'une part, des constructions urgentes aux maisons centrales de Gaillon, de Clermont, de Nîmes et de Loos ont nécessité sur l'exercice de 1845 une dépense extraordinaire de 108,000 fr., et, de l'autre, le nombre des jeunes détenus dans les maisons centrales, qui en 1844 n'était que de 1,128 individus, s'est élevé, en 1845, à 1,944, et en y comprenant les prisons départementales et les établissements particuliers, a atteint le chiffre de 3,169 individus ; tels sont les faits qui, quoique le nombre total des détenus ait été moins élevé, motivent cependant le supplément de crédit que la Commission vous propose d'adopter. Avant de l'approuver, elle s'est fait rendre un compte moral de la situation des jeunes détenus, et elle a reconnu que l'administration suivait avec constance les voies d'amélioration dans lesquelles elle est entrée depuis plusieurs années, indirectement en confiant à des établissements particuliers qui offrent toutes les garanties désirables, l'éducation et la moralisation des jeunes détenus, et directement en organisant de vastes fermes aux portes des maisons centrales de Gaillon, de Clairvaux, de Fontevrault et de Loos, pour employer les jeunes détenus à la culture des terres, et pour constater le parti qu'il sera possible de tirer de leur travail dans la combinaison des travaux industriels et agricoles se prêtant un mutuel appui.

CRÉDIT NON OUVERT PAR ORDONNANCE ROYALE.

ÉTAT B.

CHAPITRE XXVIII.

Abonnements des préfectures et sous-préfectures, 10,000 fr.

L'exécution de la loi du 5 juillet 1844 sur les brevets d'invention impose aux préfets un surcroît de dépenses; une somme de 10,000 fr. affectée à cette destination par le budget de 1846 a été répartie entre six départements par l'ordonnance du 21 août 1845; le crédit supplémentaire qui vous est demandé s'applique particulièrement à la préfecture de la Seine. La loi de 1791 avait mis ce service à la charge du secrétaire général; mais la nouvelle législation ayant abrogé le prélèvement, il a fallu solder le traitement des employés chargés de ce travail pendant le temps écoulé depuis le 9 octobre 1844, jour où la loi est devenue exécutoire jusqu'au 31 décembre de la même année, et pour tout l'exercice 1845. Cette allocation, a raison de 8,500f alloués au département de la Seine, se montait à 10,500 f. M. le Ministre de l'intérieur ne propose qu'un crédit supplémentaire de 10,000 fr.

CRÉDIT EXTRAORDINAIRE OUVERT PAR ORDONNANCE ROYALE.

ÉTAT C.

CHAPITRE XLVI.

Fouilles sur le sol de l'ancienne Ninive, 40,000 fr.

La Commission a désiré se rendre compte des dépenses effectuées jusqu'à présent et des éventualités présumées. Les premiers frais en 1843 et

1844, sur les fonds ordinaires des ministères de l'instruction publique et de l'intérieur se montent à........................... 21,000 f. 00 c.

Le crédit de 50,000 fr. ouvert sur l'exercice 1844, au ministère de l'intérieur par la loi du 20 juin 1845, n'a été dépensé que jusqu'à concurrence de................	38,568	20
Les 11,431 fr. 80 c. restant seront annulés par la loi des comptes de 1844.		
Le crédit extraordinaire de 40,000 fr. provisoirement ouvert par l'ordonnance royale du 18 novembre 1845, dont nous vous proposons la régularisation, n'a été employé que pour..............	36,758	68
Les 3,241 fr. 31 c. restant devront nécessairement être annulés, attendu que les dépenses ultérieures ne pourront être effectuées qu'en 1846.		
Total de la dépense jusqu'à ce jour.	96,326 f.	68 c.

Il est beaucoup plus difficile d'apprécier d'une manière rigoureuse l'importance des dépenses encore à faire; on ne connaît que trois articles qui, d'après des renseignements fournis à M. le Ministre de l'intérieur, peuvent être évalués approximativement, savoir :

1° Frais de transport des sculptures provenant des fouilles, par le Tigre, de Bagdad à Bassora, d'où elles seront conduites au Hâvre sur un bâti-

ment de l'État. 12,000f

2° Frais de débarquement au Hâvre et transport à Paris par la Seine. 10,000

3° Frais de transport de Ninive à Bassora par le Tigre, de deux taureaux ailés de grandeur colossale, pesant chacun plus de 30,000 kilogrammes, ces deux masses ne faisant pas partie des sculptures actuellement déposées à Bagdad. 15,000

Total. 37,000f

Il faudra ajouter à cette somme le transport, de Bassora au Hâvre, par un bâtiment de la marine royale, de la totalité des sculptures. Cette dépense sera sans doute importante; mais on manque de données pour en fixer le chiffre; au reste, il est à présumer que toutes ces opérations seront terminées avant la fin de l'année courante.

2° CRÉDIT NON EMPLOYÉ SUR L'EXERCICE 1844.

ÉTAT D.

CHAPITRE XLV.

Exécution de la loi du 27 juillet 1843 qui alloue 360,000 fr. pour la reconstruction de la maison centrale de Beaulieu, et report de l'exercice 1844 à l'exercice 1845 de la somme non-employée de. . . . . 55,000 fr.

ÉTAT E.

CHAPITRES XII, XXXIX, XL, XLII ET XLIV.

Crédits annulés sur l'exercice 1845. 4,250,910 fr. 36 c.

Ces annulations ne sont le résultat d'aucune économie réalisée, mais de simples reports à l'exercice 1846 :

EXERCICE 1846.

CRÉDITS SUPPLÉMENTAIRES NON OUVERTS PAR ORDONNANCES ROYALES.

ETAT H.

CHAPITRE VI.

Personnel des lignes télégraphiques, 17,495 fr.

CHAPITRE VII.

Matériel des lignes télégraphiques, 6,320 fr.

La loi du 20 juin 1845 a affecté un crédit de 240,000 fr. à l'établissement d'une ligne électrique entre Paris et Rouen; un traité a été passé avec la compagnie du chemin de Rouen. Elle concéda à l'État la faculté d'élever le long de la voie de fer les appareils nécessaires à la télégraphie électrique; elle demanda, en même temps, dans l'intérêt de son service et de la sûreté des personnes, l'usage de la télégraphie; le Gouvernement y consentit; mais, comme il n'avait besoin que d'établir des correspondances entre Paris et Rouen, et que la compagnie en désirait, au contraire, avec toutes ses stations, l'État ne voulut prendre à sa charge que les dépenses des deux points extrêmes; tous les points intermédiaires demeurent donc aux frais de la compagnie, et les agents présentés par elle sont commissionnés par l'administration des télégraphes, et révocables à sa volonté. Les employés du Gouvernement n'existent qu'à Paris et à Rouen. et, exceptionnellement, à Mantes, quoique payés, dans cette dernière localité, par la compagnie; mais toutes les précautions sont prises pour que

l'usage de la télégraphie se restreigne aux nécessités du chemin de fer. On a limité la correspondance à un certain nombre de formules communiquées à l'administration des télégraphes, et, s'il était reconnu que la Compagnie en abusât pour la transmission de nouvelles étrangères à son service, aux termes de l'article 3 du traité, la faculté de correspondre télégraphiquement pourrait lui être retirée.

Au reste, l'expérience de la télégraphie électrique paraît réussir complètement; depuis plus de six mois, la ligne est en activité; la certitude de correspondre en tout temps, la nuit comme le jour, un accroissement considérable dans la rapidité des transmissions, des réductions importantes dans les dépenses d'entretien et de personnel, tels seraient les résultats qui annonceraient un immense progrès dans l'art télégraphique.

L'administration du chemin de fer de Rouen étant chargée par le traité de surveiller les fils électriques, le personnel est bien moins considérable que pour les lignes des télégraphes aériens; il se composera, en tout, de onze agents, savoir : un directeur, un inspecteur, deux ouvriers et six stationnaires. Nous vous demandons d'adopter les crédits proposés pour leurs traitements et pour les dépenses du matériel.

CHAPITRES XLIII, XLIV, XLV, XLVI, XLVII.

Crédits extraordinaires accordés sur le budget de 1846, *pour cause de non emploi sur les exercices précédents* .... 4,250,910 f. 80 c.

Ces crédits, dont le report obligatoire n'est en-

registré ici que pour ordre, viennent ici à la charge de l'exercice 1846, et s'appliquent aux constructions, aux restaurations et à la décoration d'édifices ou monuments que des lois spéciales ont attribuées à M. le Ministre de l'intérieur; on en trouvera l'énumération à l'état J, et la justification dans les exposés des motifs du projet primitif et du projet additionnel présenté le 13 février dernier.

MINISTÈRE

DE

L'AGRICULTURE ET DU COMMERCE.

EXERCICE 1845.

CRÉDIT SUPPLÉMENTAIRE OUVERT PAR ORDONNANCE ROYALE.

ÉTAT A.

CHAPITRE XII.

Entretien des établissements thermaux et subventions.

Frais d'exportation des eaux minérales de Vichy.......................... 45,000 fr.

Le débit des eaux de Vichy continue à prendre une extension progressive.

En 1844,	vente 235,128 bout.	Produit	129,353f 83c
En 1845,	— 273,559	—	— 149,929 63
Différence en plus p. 1845,	38,431	—	— 20,575 80

CRÉDITS SUPPLÉMENTAIRES NON OUVERTS PAR ORDONNANCES ROYALES.

ÉTAT B.

CHAPITRE II.

Matériel et dépenses diverses de l'administration centrale........................ 25,000 fr.

Crédit alloué au budget.......... 102,000

Total...... 127,000

Depuis longtemps, M. le Ministre de l'agriculture et du commerce se trouve à l'étroit dans le crédit

ordinaire de 102,000 fr., alloué pour le matériel de l'administration centrale ; à la note préliminaire du budget de 1846, il avait même déclaré que cette allocation répondait à peine aux besoins les plus essentiels du service, et devrait être augmentée. La Commission du budget, gardienne vigilante du trésor, a repoussé cette prédisposition à prendre hypothèque par anticipation sur l'accroissement présumé des revenus de l'État; aussi le crédit proposé pour 1847 n'est-il pas sorti des limites ordinaires; mais la situation de votre Commission n'était pas la même : on lui demandait la sanction de dépenses réalisées, et la décision qu'elle avait à prendre sur un crédit d'une nature exceptionnelle ne préjugeait pas l'avenir et ne liait en aucune façon les Commissions de finances qui lui succéderaient. Il est de fait que plusieurs parties du ministère étaient en fort mauvais état ; que, dans le partage du mobilier, avec le département de l'intérieur, celui de l'agriculture et du commerce avait été traité le moins favorablement. La façade du bâtiment de la comptabilité générale a été reprise sous œuvre et a nécessité le pavage de la cour ; les cheminées menaçaient ruine, leur reconstruction a entraîné le remaniement de la couverture ; les parquets du cabinet et de la salle d'attente du Ministre étaient hors de service, leur rétablissement a justifié le renouvellement des tentures et du mobilier. Quoique les réclamations antérieures du Ministre rendent l'imprévision contestable, on ne peut dénier l'urgence des travaux entrepris ; ils ont excédé d'une somme de 15,000 fr. les allocations ordinaires pour le mobilier et l'entretien des bâtiments ; les 10,000 f. qui vous sont encore demandés s'appliquent pour

plus de 4,000 fr. à l'éclairage, pour moins de 3,000 fr. au chauffage, et pour près de 4,000 fr. au service intérieur ; la Commission vous propose, sous toutes réserves, d'allouer le crédit de 25,000 fr.

CHAPITRE VI.

Frais de nourriture et d'entretien d'un plus grand nombre d'étalons dans les haras et dépôts, 70,000 fr.

Le nombre des étalons entretenus en 1845 a été de 1,145 pendant les huit premiers mois de l'année, et de 1,093 pendant les quatre derniers. Le crédit qui vous est demandé est basé, en conséquence, sur une moyenne de 1,127, quoique, au 31 décembre, par suite des réformes opérées, il ne restât en réalité que 1,038 étalons dans les établissements. Le prix moyen des achats a été de 3,480 fr. par étalon.

CRÉDIT EXTRAORDINAIRE OUVERT PAR ORDONNANCE ROYALE.

ÉTAT C.

CHAPITRE VIII.

Encouragements aux manufactures et au commerce ; missions et travaux statistiques, 7,088 f. 30 c.

Un crédit supplémentaire de 15,000 fr. avait été affecté, en 1844, à l'envoi de deux délégués à l'exposition industrielle de Berlin ; cette somme n'a pu être employée tout entière en 1844, et un reliquat de 4,411 fr. 79 c. a dû être annulé sur cet exercice ; d'un autre côté, la mission des délégués s'est prolongée en 1845, et a donné lieu à une dé-

pense de 7,088 fr. 30 c., qui n'avait point été prévue, et que nous vous proposons de sanctionner.

EXERCICE 1846.

CRÉDIT EXTRAORDINAIRE OUVERT PAR ORDONNANCE ROYALE.

ÉTAT I.

CHAPITRE

Travaux d'urgence à l'établissement thermal de Vichy, 290,000 fr.

Dans une note soumise, en 1845, à la Commission des crédits supplémentaires, M. le Ministre de l'agriculture et du commerce annonçait déjà « des travaux dispendieux pour amener à l'établissement de Vichy des sources qui n'avaient pas été exploitées jusqu'à présent, et pour chercher à suppléer, par un meilleur aménagement des eaux, à la diminution des anciennes sources. » Si donc ces travaux n'étaient pas tout-à-fait imprévus, il est impossible, du moins, d'en contester l'indispensable urgence.

L'affluence des baigneurs s'est accrue en même temps que les eaux se tarissaient; le débit quotidien de la source principale s'est restreint de 180 mètres à 111 mètres d'eau, et la consommation s'est accrue de 500 à plus de 1,000 bains par jour. Tandis que les produits s'élevaient à 104,000 fr., chiffre supérieur à toutes les années précédentes, le service était réellement en souffrance; il fallait même y pourvoir par des expédients fâcheux. En effet, au lieu de moitié, on n'employait plus pour les bains

qu'un quart d'eau minérale. En présence d'un intérêt public si gravement menacé, le devoir du Ministre était d'assurer le service pour la saison prochaine. Il a donc ordonné d'urgence un ensemble de travaux dont l'exécution se poursuit, et qui consistent dans un nouveau captage de la source, dans le déplacement des réservoirs dont les infiltrations compromettaient la solidité des bâtiments, dans le renouvellement des conduits, des chaudières et des baignoires hors de service; enfin, dans l'installation d'une machine à vapeur pour élever les eaux à la hauteur nécessaire.

Le résumé ci-joint donne la décomposition des dépenses que nous vous proposons d'adopter.

Aqueducs et conduits...........	28,925f 30c
Chambre des appareils destinés à faire fonctionner les pompes élévatoires.........................	29,929 20
Générateur à vapeur, cheminée, chaudières, etc..................	57,883 02
Pompes et conduits pour porter et élever les eaux dans les réservoirs...	14,290 45
Réservoirs et mouvement des eaux dans les dits réservoirs............	79,865 29
Restauration et remplacement du mobilier des cabinets de bain.......	67,444 00
Étaiement et travaux pendant le captage des sources..............	12,502 40
Total.......	290,839 66

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

EXERCICE 1845.

PREMIÈRE SECTION. — SERVICE ORDINAIRE.

CRÉDITS SUPPLÉMENTAIRES OUVERTS PAR ORDONNANCES ROYALES.

ÉTAT A.

CHAPITRE XI.

Routes royales et ponts, 85,829 fr. 98 c.

CHAPITRE XIII.

Navigation intérieure (*rivières*, *quais*, *bacs*), 30,716 fr. 22 c.

Ces crédits représentent le montant de fonds versés par des départements, des communes et des particuliers, pour concourir, avec ceux de l'État, à des travaux d'utilité publique. Il en a été fait recette aux produits divers du budget, et leur inscription ici n'est qu'une mesure d'ordre prescrite par l'article 13 de la loi des comptes de l'exercice 1840.

CHAPITRE XVII.

Exploitation de chemins de fer exécutés par l'État, 241,000 fr.

La Commission désirait se rendre compte des résultats de l'exploitation par l'État des chemins de fer de Lille et de Valenciennes à la frontière belge ; elle a demandé les relevés mensuels, et en a extrait les chiffres suivants pour l'exercice 1845.

Dépenses.	Chemin de Lille.		De Valenciennes.	
Administration et frais généraux......	8,400 f.		1,565 f.	70 c.
Entretien et police.......	95,014	04 c.	28,892	77
Matériel et traction des convois......	124,167	15	59,084	36
Transports et stations...	43,271	49	19,645	72
Magasins ..	9,026	38	2,175	99
	279,978 f.	76 c.	111,364	54

Dépense par kilomètre de chemin exploité : Lille. 19,098 f. 76 c. Valenciennes. 8,741 f. 26 c.

Dépense par kilomètre de chemin parcouru : Lille. 3 f. 64 c. Valenciennes. 2 f. 72 c.

Recettes.

CHEMIN DE LILLE.

Nombre de voyageurs, 450,972, produit	277,293 f.	40 c.
Marchandises et bagages, 19,197 tonnes, produit.........	55,501	38
Total.........	332,804	78
Partie des recettes due à l'administration belge............	6,212	00
Reste...............	326,592	78

CHEMIN DE VALENCIENNES.

Nombre de voyageurs 86,100, produit..............................	58,752 f. 55 c.
Marchandises et bagages, 28,613 tonnes, produit..............	58,847 13
Total...........	117,599 68
Partie des recettes due à l'administration belge.............	2,905
Reste..............	114,694 68

Le chemin de Valenciennes retire un plus grand produit des marchandises que du transport des voyageurs, dont le nombre est presque stationnaire ; car il ne s'est accru que de 2,584 pendant l'année 1845. En résumé, les recettes couvrent à peine les dépenses de l'exploitation.

Le chemin de Lille a pris, au contraire, une grande extension. En 1844, le nombre des voyageurs a été de.......................... 386,280

En 1846, il a été de.............. 459,972

Différence en plus................... 73,692

Le transport des marchandises également s'est élevé de 14,530 à 19,497 tonnes ; enfin, les recettes dépassent de plus de 40,000 fr. les frais d'exploitation.

Une somme de 241,000 fr. avait été allouée au budget pour subvenir à l'exploitation des deux chemins seulement pendant les six premiers mois de 1845 ; l'exploitation s'étant prolongée toute l'année, un crédit égal vous est demandé pour le second semestre. Les dépenses liquidées aujourd'hui ne s'élèvent qu'à 405,363 fr. pour l'exercice

1845 ; le crédit supplémentaire demandé supposerait une dépense totale de 482,000 fr., ce qui n'est pas probable; on pourrait donc restreindre le crédit dans une assez forte proportion; mais, pour ne pas gêner l'administration, la Commission ne vous propose qu'une réduction de 31,000 fr., et vous prie d'allouer la somme de 210,000 fr.

CRÉDITS EXTRAORDINAIRES OUVERTS PAR ORDONNANCES ROYALES.

ÉTAT C.

Administration centrale (Matériel), 5,000 fr.

Cette somme est destinée au mobilier du bureau de statistique, voté l'année dernière pour l'exercice 1846. La Commission ne conteste pas l'utilité de la dépense; mais ce qu'elle ne peut comprendre, c'est qu'on n'ait pas prévu, lors de la présentation du budget, qu'il faudrait installer le bureau dont on demandait la création.

CHAPITRE XVI *bis*.

Continuation des études des chemins de fer.

Deux crédits supplémentaires, chacun de 60,000 f., ont été ouverts par les ordonnances royales des 1er août et 14 octobre 1845	120,000 fr.
Un nouveau crédit a été demandé par la loi spéciale du 6 mars 1846	45,000
Au commencement de 1845, sur les 1,500,000 f. affectés, par la loi du 11 juin 1842, aux études des grandes lignes de chemins de fer, il restait encore une somme d'environ	100,000
Total de la dépense effectuée en 1845.	265,000

Le reliquat de 1,500,000 fr. a été absorbé par la continuation des études relatives aux grandes lignes, comprises dans la loi de 1842; indépendamment de ces lignes, quelques autres, d'un intérêt général, avaient été mises à l'étude, comme celles de Lyon à Genève, de Poitiers sur La Rochelle et Rochefort. Enfin, dans le cours de la session 1845, les diverses Commissions chargées d'examiner les projets de loi sur les chemins de fer demandèrent que des études nouvelles éclairassent des questions dont la solution les préoccupait vivement.

Pour satisfaire à ces demandes, aussi importantes que diverses, il a été indispensable de recourir successivement à deux crédits de 60,000 fr. chacun; les frais devenaient d'autant plus considérables, que ces études prescrites d'urgence devaient être réalisées dans le plus court délai possible; les principales lignes auxquelles s'appliquent ces crédits sont celles de Paris sur le centre de la France, pour 25,000 f.; de Dijon à Mulhouse, avec embranchement d'Auxonne à Gray et de Gray à Vitry, pour 17,770 fr.; de Bourg à Dôle, par Lons-le-Saulnier, pour 7,000 f.; l'embranchement de Grenoble sur la ligne de Lyon à Avignon, pour 7,748 fr.; et les lignes de Caen à Cherbourg et de Paris à Granville, pour 5,000f., etc.

Le supplément de 45,000 fr. a pour objet le paiement de dépenses qui n'étaient pas encore connues au moment de la présentation de la loi générale des crédits supplémentaires; ce nouveau crédit se décompose ainsi :

1° Dépenses d'opérations proprement dites 18,000f.

2° Frais de tournées des auditeurs; indemnités déjà réglées aux ingénieurs et

Report.	18,000 f.
agents secondaires.	16,340
3° Indemnités non encore réglées, et demandées postérieurement au 1er janvier 1846.	10,660
Total.	45,000

La Commission aurait voulu voir ces études coordonnées d'après un système général, et exécutées d'une manière plus régulière et plus méthodique; d'un autre côté, l'impulsion rapide imprimée aux entreprises de chemins de fer, les compagnies qui se forment, les projets et les demandes qui surgissent à la fois sur tous les points de la France, font naître une foule de questions de tracés qui ne peuvent être résolues que par des études nouvelles et immédiates; de là des exigences, des sollicitations de la part des Chambres et du pays, auxquelles le Ministre résisterait difficilement : telles sont, Messieurs, les considérations qui ont déterminé votre Commission à vous proposer d'allouer les crédits demandés.

CHAPITRE XXI *ter*.

Transport et pose des statues et bustes destinés à la décoration du palais de la Chambre des Pairs, 13,200 fr.

La somme totale de 800,000 fr. allouée au Ministre de l'intérieur, pour les ouvrages d'art du palais du Luxembourg, a été distribuée aux artistes qui les ont exécutés; rien n'a été réservé pour les frais de transport et pour la pose des statues; le crédit proposé a pour objet de pourvoir à ces dépenses. La Commission vous propose de l'adopter, après s'être assurée toutefois que, par suite de mesures récem-

ment ordonnées, un fait semblable ne pouvait plus se renouveler.

CHAPITRE XXI *bis*.

Travaux à la Chambre des Députés, 53,000 fr.

Ce crédit se compose de 42,644 fr. 31 c., de l'exercice 1844, réimputés sur celui de 1845, et d'une dépense de 10,355 fr. 69 c., résultant des lenteurs que les artistes chargés de ces travaux ont apportées dans leur exécution; les mesures prises par M. le Ministre de l'intérieur pour y mettre un terme, sont jusqu'ici restées sans effet, et, indépendamment de ce qu'il y a de peu convenable dans des retards qui contrastent tellement avec l'empressement qu'on montre à solliciter de semblables travaux, il en résulte encore le double inconvénient de perpétuer les échafaudages dans diverses parties du palais, et d'entraîner une aggravation de dépense.

ÉTAT D.

3° CRÉDITS EXTRAORDINAIRES POUR FONDS NON EMPLOYÉS SUR L'EXERCICE 1844.

CHAPITRE XXVII.

Subventions aux compagnies concessionnaires de ponts suspendus qui ont été emportés par les eaux, 70,000 f.

CHAPITRE XXVIII *bis*.

Réparation de dommages causés aux routes et ponts, aux voies navigables, ainsi qu'aux digues et levées, par les inondations du Rhône et de ses affluents, 136,000 f.

CHAPITRE XXIX.

Régularisation des abords du Panthéon, et travaux à exécuter à la Chambre des Pairs, par suite de l'élargissement de la rue de Vaugirard, 319,388 f. 19 c.

Il est à remarquer que sur ces crédits, dont nous vous proposons la réimputation à l'exercice 1845, les deux premiers, ouverts par la loi du 31 janvier 1841, font partie des 3,600,000 francs votés d'urgence par la Chambre pour réparer les désastres des inondations du Rhône, et qu'on n'a pas pu encore les dépenser entièrement.

2me SECTION. — SERVICE ORDINAIRE.

ÉTAT M.

CHAPITRES I, II, III, IV, V, VI, VI, *bis*, VII, IX, X *bis*, XI.

Crédits supplémentaires à allouer sur 1845 *pour fonds non employés sur les exercices* 1843 *et* 1844, 11,439,042 f. 74 c.

Des crédits ouverts par la loi du 25 juin 1841 et les crédits postérieurs régis par cette même loi laissent, sur l'exercice 1843, une somme de 1,092,286 fr. 25 c., et sur l'exercice 1844 une somme de 10,009,756 fr. 74 c. restée sans emploi, dont la réimputation sur l'exercice de l'année 1845 a été faite par des ordonnances royales, à la condition d'annulations correspondantes : la Commission vous propose de les sanctionner.

CHAPITRES , VI *bis*, X, XI *bis*.

Crédits dont l'annulation est proposée, 4,000,000 f.

Les sommes dont se compose ce crédit ont été, d'après l'article 3 de la loi du 6 juin 1840, reportées au budget de 1846.

1° Crédits spéciaux ouverts par ordonnances royales, 2,900,000 fr.

CHAPITRE XIII.

Ces crédits supplémentaires se composent de deux allocations nouvelles demandées pour 1845, savoir : 1° d'une somme de 900,000 francs prélevée sur les 12 millions affectés par la loi du 11 juin 1842 au chemin de fer d'Orléans à Vierzon, avance qui, aux termes du cahier des charges, devra être remboursée par la compagnie concessionnaire.

CHAPITRE XIV.

2° D'une somme de 2 millions à valoir sur les prêts autorisés par la même loi du 11 juillet 1842 aux compagnies de chemins de fer de Paris à Rouen et de Rouen au Hâvre.

2° Crédits pour fonds non employés sur les exercices 1843 *et* 1844, 33,243,204 fr. 88 c.

Ces crédits sont relatifs aux travaux régis par la loi du 11 juin 1842; c'est le restant disponible des fonds non employés sur les exercices 1843 et 1844, dont la réassignation a été faite à l'exercice 1845 par les ordonnances royales des 20 juin, 9 juillet et 29 novembre 1845, qui ont prononcé une annulation de pareille somme.

EXERCICE 1846.

1re SECTION. — SERVICE ORDINAIRE.

ÉTAT H.

CRÉDITS SUPPLÉMENTAIRES NON OUVERTS PAR ORDONNANCES ROYALES.

CHAPITRE PREMIER.

Administration centrale (Personnel), 1,000 fr.

CHAPITRE III.

Administration centrale (Matériel), 7,000 fr.

On n'avait pas voulu prévoir l'année dernière, lors de la demande au budget d'un crédit pour la création du bureau de statistique centrale, qu'il faudrait y ajouter plus tard un garçon de bureau, le loyer d'un local et des frais de chauffage, d'éclairage, de papeterie et d'impression ; les crédits proposés sont destinés à pourvoir à ces dépenses.

CHAPITRE XV *bis*.

Continuation des études de chemin de fer...	70,000f
Crédit alloué au budget.............	50,000
Total.........	120,000

Indépendamment des lignes dont les études se poursuivront en 1846, cette dépense s'appliquera à des lignes secondaires et à des embranchements relatifs à des chemins votés ou soumis aux Chambres, tels que les lignes :

De Reims à la frontière belge ;
De Lyon à Besançon et à Dôle ;
De Châlon-sur-Saone à Dôle ;
D'Abbeville à Dieppe par Eu ;
D'Orléans à Joigny ;
De Tarbes à Mont-de-Marsan ;
De Marseille à Toulon et à la frontière d'Italie ;
D'Augoulème à Limoges.

D'après les considérations que votre Commission vous a soumises à l'occasion des crédits de 1845, elle vous propose d'adopter ceux qui sont demandés pour l'exercice 1846.

CRÉDITS EXTRAORDINAIRES REPORTÉS SUR L'EXERCICE 1846, POUR CAUSE DE NON-EMPLOI SUR LES EXERCICES PRÉCÉDENTS.

ETAT J.

CHAPITRES XI *bis*, XXI, XXVII.

Les fonds affectés sur les exercices 1843 et 1844, en vertu de lois spéciales, à la reconstruction de divers ponts, à la bibliothèque Sainte-Geneviève et à l'école Normale, n'ayant pu être dépensés en totalité, M. le Ministre des travaux publics a réimputé les sommes restant disponibles à l'exercice 1846, et demande la régularisation de ce transport qui nécessite un crédit de........... 1,227,996f 04c

CHAPITRES XXVIII, XXIX, XXX, XXXI.

D'autres reports relatifs à divers édifices publics, aux abords du Panthéon, aux travaux de la Chambre des Pairs et aux réparations des dommages causés par les inondations du Rhône, vous sont également demandés par le projet de loi additionnel aux crédits supplémentaires présentés le 13 février dernier ; ils se montent à la somme de 767,000 00

Total du crédit proposé 1,994,996f 04c

DEUXIÈME SECTION. — SERVICE EXTRAORDINAIRE.
CRÉDITS SUPPLÉMENTAIRES.

ETAT M.

Crédits pour fonds non employés sur les exercices 1844 et 1845, 5,300,000 fr.

Ce sont uniquement des reports de crédits comme les précédents, à l'exercice 1846; ils concernent les travaux régis par les lois du 25 juin 1841 et du 11 juin 1842, et correspondront pour des sommes égales à des annulations sur les exercices antérieurs.

MINISTÈRE DE LA GUERRE.

EXERCICE 1845.

CRÉDITS SUPPLÉMENTAIRES OUVERTS PAR ORDONNANCES ROYALES.

ÉTAT A.

CHAPITRE XXIII.

Dépenses d'exploitation des poudres et salpêtres, 67,309 fr.

Des commandes extraordinaires pour le Ministère de la marine et pour les entrepôts de débit en Algérie, ont donné lieu à un surcroît de fabrication de 51,870 kilogrammes au-delà des prévisions du budget; il a donc été nécessaire de pourvoir à cette dépense par un supplément de crédit.

CHAPITRE IX.

ALGÉRIE.

Solde et entretien des troupes (Vivres), 2,562,835 fr.

Nous avons remarqué avec satisfaction que, dans les comptes présentés récemment par le département de la guerre, pour l'exercice 1844, le vœu manifesté par la Commission des crédits supplémentaires pour 1844 et 1845, avait été pris en considération, et que, sur les bases indiquées dans le rapport de l'année dernière, on nous présentait, pour fixer le

prix général de la ration du pain, des tableaux qui faisaient ressortir chaque nature de dépense et indiquaient séparément ce qui s'appliquait aux achats de blés, aux prix des transports et aux frais de main-d'œuvre.

La Commission vous propose d'adopter le crédit demandé.

CRÉDITS SUPPLÉMENTAIRES NON OUVERTS PAR ORDONNANCE ROYALE.

ÉTAT B.

CHAPITRE XXI.

Matériel de l'artillerie (Travaux ordinaires), 45,914 f.

L'accroissement de la consommation des cartouches en Algérie et quelques réparations urgentes du matériel de l'artillerie ont paru justifier suffisamment ce crédit.

CHAPITRE XXXI.

Services civils en Algérie, 25,274 fr.

Cette somme représente la valeur de 14,500 kilogrammes de poudre de mine et de 3,750 kilogrammes de poudre de chasse livrés aux services civils de l'Algérie au-delà des prévisions du budget; c'est une dépense qui sera compensée par une recette correspondante.

CRÉDITS EXTRAORDINAIRES OUVERTS PAR ORDONNANCE ROYALE.

ÉTAT C.

CHAPITRE I.

Administration centrale (Personnel), 12,000 fr.

Ce crédit représente l'allocation d'usage des frais

de premier établissement attribuée aux termes de l'art. 11 de la loi du 31 janvier 1831, par l'ordonnance royale du 15 novembre 1845, à M. le lieutenant-général Moline de Saint-Yon, Ministre de la guerre.

ALGÉRIE.

CHAPITRE

Dépenses résultant des évènements du Maroc,
4,471,929 fr.

Services des transports, remontes et fourrages,
991,502 fr.

L'audacieuse entreprise partie de la frontière du Maroc, qui a compromis la sûreté de la province d'Oran et fait renaître les hostilités sur une multitude de points, nécessita l'envoi immédiat de six régiments d'infanterie et de deux régiments de cavalerie ; ces renforts ont modifié de la manière suivante l'effectif de notre armée d'occupation :

Effectif budgétaire	0,0 0 h
Effectif supplémentaire autorisé par la loi du 10 juillet 1845	22,000
Total de l'effectif prévu pour 1845.	82,000

Le renfort de douze mille hommes, calculé pour deux mois et demi, a porté l'effectif moyen, pendant cet exercice, à 82,820 hommes, et les prévisions législatives, déduction faite des incomplets, se sont trouvées dépassées de 3,290 hommes et de 1,271 chevaux.

Indépendamment de cet accroissement de dépense résultant de circonstances imprévues, d'au-

tres besoins ont entraîné des transports plus considérables, ainsi que l'achat et l'entretien d'un plus grand nombre de chevaux et de mulets, qui viennent s'appliquer à

Chap.	XII, transports généraux pour	337,000 fr.
	XIII, remonte générale	299,950
	XV, fourrages	354,552
	Total............	991,502

La Commission vous propose d'allouer le crédit de 5,475,433 fr.

ÉTAT E.

Crédits dont l'annulation est proposée, **2,564,139 fr.**

Ces crédits seront annulés définitivement, à l'exception d'une somme de 19,000 fr. pour les travaux d'appropriation du caveau des Gouverneurs à l'hôtel des Invalides; c'est donc une économie de 2,545,139 fr. au profit de l'exercice 1845; les causes de ces annulations sont suffisamment indiquées pages 85 et 86 du projet; elles seront justifiées lors du règlement de l'exercice 1845.

DEUXIÈME SECTION. — SERVICE EXTRAORDINAIRE.

CRÉDIT SPÉCIAL OUVERT PAR ORDONNANCE ROYALE.

ÉTAT M.

CHAPITRE V.

Constructions aux établissements de poudres et salpêtres, 30,000 fr.

La loi du 25 juin 1841, sur les travaux extraordinaires, a ouvert, au département de la guerre, un crédit général de 3,001,500 fr. pour les établisse-

ments des poudres et salpêtres, et a affecté un crédit spécial de 300,000 fr. aux travaux à effectuer à la poudrerie de Saint-Chamas; cette somme n'ayant pas suffi, M. le Ministre de la guerre a ouvert, par ordonnance royale du 30 septembre 1845, un crédit supplémentaire qu'il vous propose de sanctionner.

Quelque justifiable que puisse paraître cette dépense au point de vue de l'utilité de terminer les travaux commencés, elle n'a pu être admise par votre Commission dans la forme où elle vous a été présentée, la faculté d'ouvrir, par ordonnance du Roi, des crédits supplémentaires, n'étant, aux termes de l'art. 40 de la loi du 18 juillet 1836, applicables qu'aux dépenses concernant un service voté et compris comme tel dans la nomenclature de nos lois de finances.

Crédits supplémentaires pour fonds non employés sur l'exercice 1844............. 1,971,814 fr.

Cette somme, qui se répartit entre les cinq premiers chapitres de la deuxième section du Ministère de la guerre, devait s'appliquer aux travaux de fortification et de construction régis par la loi du 25 juin 1841; n'ayant pu recevoir son emploi sur l'exercice 1844, elle a été reportée à l'exercice 1845.

TROISIÈME PARTIE. — TRAVAUX RÉGIS PAR LA LOI DU 11 JUIN 1842.

Travaux de fortification du Hâvre.. 500,000 fr.

Les adjudications ayant été retardées, les fonds non employés, aux termes de l'art. 5 de la loi de 1842, peuvent être réimputés sur 1845.

EXERCICE 1846.

CRÉDIT EXTRAORDINAIRE POUR FONDS NON EMPLOYÉS SUR 1845.

ÉTAT E.

CHAPITRE XXVII.

Invalides de la guerre. — Travaux d'appropriation du caveau des gouverneurs dans l'église des Invalides. . . . . 19,000 fr.

Sur le crédit de 25,000 fr. affecté, par la loi du 13 avril 1845, à la restauration du caveau des gouverneurs des Invalides, il n'a pu être dépensé que 6,000 fr., par suite d'un changement dans le plan adopté, qui a nécessité de nouvelles études ; le report des 19,000 fr. restants sera réimputé à l'exercice 1846.

MINISTÈRE DE LA MARINE.

EXERCICE 1845.

CRÉDIT SUPPLÉMENTAIRE NON OUVERT PAR ORDONNANCE ROYALE.

ÉTAT B.

CHAPITRE XX.

Dépenses temporaires, solde de non-activité et de réforme, 40,000 fr.

Ce crédit est destiné à pourvoir, dans les cas déterminés par la loi du 19 mai 1834, aux traitements de réforme et de non-activité par retrait d'emploi ou pour infirmités temporaires, des officiers des différents corps de la marine; le chiffre normal du budget avait été, en 1845, réduit, par le Ministre lui-même, de 100,000 fr. à 60,000 fr.; mais les extinctions qu'il prévoyait alors, ne se sont pas réalisées, et votre Commission, après avoir vérifié les états d'emploi et constaté l'accroissement du nombre des officiers auxquels s'applique la loi de 1834, vous propose d'adopter ce crédit supplémentaire.

CRÉDITS EXTRAORDINAIRES OUVERTS PAR ORDONNANCES ROYALES.

ÉTAT C.

Armements non prévus au budget, 916,008 fr.

La Commission, en examinant cette dépense, a remarqué, sur le tableau des cinq armements pour

lesquels des crédits extraordinaires ont été ouverts par ordonnances, l'absence de demandes pour le matériel naval; cette omission devait la frapper, d'autant plus qu'aux crédits qui figurent à l'exercice 1846 pour la continuation de ces mêmes armements, les chapitres des salaires d'ouvriers et des approvisionnements de la flotte se retrouvent dotés d'allocations proportionnelles.

Des renseignements furent demandés au département de la marine; on répondit qu'il n'avait été rien porté au chapitre du matériel naval, soit pour les paquebots transatlantiques à l'état de commission de port, soit pour l'entretien, pendant un mois de 1845, des bâtiments destinés à la Plata, au service extraordinaire de l'Algérie et à l'expédition de Madagascar, par la raison que le crédit, peu considérable d'ailleurs, que l'on eût été dans le cas de demander, n'aurait pas, l'ordonnance ayant été rendue au 21 décembre, pu trouver son emploi en 1845.

La Commission n'a pas pu admettre, avec M. le Ministre, qu'à l'égard des trois derniers armements, qui n'ont duré qu'un mois, on ait dû négliger de demander un crédit spécial pour les dépenses du matériel. Le même raisonnement s'applique avec d'autant plus de force à l'armement de la station d'Afrique pendant quatre mois et à l'entretien des bâtiments transatlantiques à l'état de commission de port pendant les huit derniers mois de l'année, c'est vainement qu'on objecterait la date de l'ordonnance qui a ouvert les crédits; rien n'obligeait à attendre la fin de l'année pour pourvoir à des besoins qu'on pouvait apprécier longtemps à l'avance. Si l'on évalue la dépense sur les bases

mêmes des crédits demandés pour l'exercice 1846, on trouve qu'un supplément de crédit de 574,000 f. aurait dû être proposé en 1845, pour le matériel naval, savoir :

Pour la station d'Afrique pendant quatre mois........................ 309,800 fr.

Pour les paquebots transatlantiques en commission de port pendant huit mois.......................... 264,200

Ce chiffre peut être exagéré parce qu'à mesure qu'un armement se prolonge, les frais d'entretien doivent s'accroître, et que nous avons pris notre terme de comparaison dans les faits présumés de 1846; mais il n'est pas moins vrai de dire que la dépense pour le matériel a dû avoir lieu aussi bien en 1845 qu'en 1846, qu'il y a eu également des matières prises dans les magasins, et que des salaires d'ouvriers ont dû être payés. M. le Ministre a déclaré que la dépense faite avait été prélevée sur l'ensemble du crédit ordinaire alloué pour le service du matériel naval en 1845, et il nous a donné l'assurance que les mesures d'ordre aujourd'hui en vigueur, offraient des garanties contre le retour de semblables inconvénients.

La Commission prend acte de cette déclaration : un des plus grands éléments de notre puissance est le maintien de notre force navale; le pays et les Chambres sont disposés à faire tous les sacrifices nécessaires pour la conservation de notre flotte. Nous espérons que la voie nouvelle dans laquelle M. le Ministre de la marine veut entrer, nous prémunira contre les erreurs si préjudiciables du passé.

1° Station des côtes occidentales d'Afrique,
209,968 fr. 36 c.

La loi du 19 juillet 1845 avait déterminé la force des 26 croiseurs destinés, aux termes de la convention signée à Londres le 29 mai précédent, à la station des côtes occidentales d'Afrique; mais les bases, provisoirement calculées sur nos ressources disponibles, nous plaçaient dans un état d'infériorité vis-à-vis de la division navale anglaise, qui devait coopérer avec nous à la répression de la traite. Le Ministre a donc reconnu la nécessité d'accroître la force de nos bâtiments, et, par une sollicitude bien naturelle, il a augmenté le chiffre de notre station de deux grands transports, qui serviront tout à la fois de magasins et d'hôpitaux, l'un à Gorée, l'autre au Gabon. Nous exposons ici la comparaison des prévisions de la loi du 19 juillet 1845 et des faits réalisés pendant les 4 derniers mois de cet exercice.

STATION DES COTES OCCIDENTALES D'AFRIQUE.	CRÉDIT primitif. Bâtiments.	Effectif.	CRÉDIT extraordin. Bâtiments.	Effectif.
Corvettes de 24 à 20 canons....	»	»	1	166
— de 16 canons........	1	99	»	»
— de 14 canons........	2	186	2	142
Bricks { de 1re classe..........	1	113	2	126
Bricks { Avisos................	10	860	9	774
Goëlettes de 6 canons.........	4	208	4	220
Bateaux à vapeur de 450 chevaux	»	»	1	315
— de 220 chevaux	1	100	4	480
— de 160 chevaux	6	444	3	249
— de 120 chevaux	1	74	»	»
Transports-hôpitaux..........	»	»	2	216
Contre-amiral................	»	»	»	1
Chef d'état-major............	»	»	»	1
	26	2,056	28	2 790
Différence en plus.......			2	734

On voit que les bâtiments à voiles ont été renforcés de 18 canons, et les bâtiments à vapeur de plus de 500 chevaux; leurs équipages se sont accrus de 734 hommes.

2° *Paquebots transatlantiques entretenus à l'état de commission de port*, 536,209 fr. 92 c.

Le crédit demandé en 1845 pour l'entretien des bâtiments transatlantiques, n'avait été basé que sur les quatre premiers mois de cet exercice; on sup-

posait alors l'adoption prochaine de la loi qui devait fixer leur destination ; l'ajournement d'une décision quelconque a mis le département de la marine dans l'obligation de pourvoir aux dépenses des huit derniers mois de 1845 : tel est l'objet de crédit extraordinaire qui vous est proposé. Il est à remarquer que l'effectif du nombre d'hommes a varié de 114 à 1,090 hommes. Ce dernier chiffre, qui s'applique aux trois derniers mois de l'année, indique que ces bâtiments ne sont pas restés à l'état de commission de port, et qu'ils ont passé à l'état d'armement complet, suivant les besoins du service. Mais on a pris, pour fixer la dépense de la solde et des vivres, l'effectif moyen de 568 hommes.

La Commission vous propose donc d'allouer ce crédit, sauf les réductions qui seront opérées pour les incomplets sur le chiffre total des chapitres.

3° *Station de la Plata*, 47,533 fr. 10 c.

Ce crédit ne figure ici que pour un mois ; on le retrouvera à l'exercice 1846.

4° *Service extraordinaire pour l'Algérie et pour les côtes du Maroc*, 67,236 fr. 01 c.

Trois paquebots transatlantiques de 450 chevaux, montés chacun par 317 hommes d'équipage, ont porté de nombreux renforts de troupes en Algérie et sur les frontières du Maroc ; cette dépense, qui a remplacé de coûteux affrètements, a été également avantageuse par la célérité et par la puissance des moyens de transport.

5° *Expédition de Madagascar*, 55,060 fr. 85 c.

La Commission vous propose de maintenir ce crédit, attendu qu'il s'applique à l'exercice 1845,

et que les changements récemment survenus dans les résolutions relatives à Madagascar, ne peuvent modifier la dépense des armements réalisés au mois de décembre dernier.

RÉCAPITULATION DES CRÉDITS DEMANDÉS.

CHAPITRE V.

Solde..........	552,732 f. 91 c.	540,449 f. 96 c.
A déduire pour incomplets...	12,282 95	
Restent...	540,449 f. 96 c.	

CHAPITRE VI.

Hôpitaux.......	23,725 f. 00 c.	23,197 78
Incomplets.....	527 22	
Restent...	23,197 f. 78 c.	

CHAPITRE VII.

Vivres.........	339,550 f. 33 c.	332,004 77
Incomplets.....	7,545 56	
Restent...	332,004 f. 77 c.	

Nous vous proposons d'allouer le crédit réduit à la somme de... 895,652 f. 51 c.

INCENDIE DU MOURILLON, A TOULON.

CHAPITRE IX *bis*.

Travaux du matériel naval (ports).... 2,331,000 f.

CHAPITRE XIII *bis*.

Travaux hydrauliques et bâtiments civils. 834,000

Total............... 3,165,000

Ces deux crédits spéciaux sont destinés à répa-

rer les dommages occasionnés le 1er août dernier par l'incendie du Mourillon. Nous avons cru qu'il était de notre devoir de nous enquérir des causes et des effets du sinistre.

D'après les investigations auxquelles l'Administration s'est livrée, il résulte qu'on ne saurait attribuer l'incendie qu'à des causes tout-à-fait fortuites.

Un rapport adressé au département de la marine par un commissaire général envoyé à Toulon pour constater les résultats de l'incendie, a été mis sous les yeux de la Commission.

Les quantités de bois de diverses espèces consumées par le feu sont estimées à la somme de..........................	2,042,957 f.
1,333 caisses à eau se trouvaient placées sous les hangars, sur ce nombre 447 ont été mises hors de service; 886 ont été plus ou moins détériorées par l'action du feu; leur remplacement et leur réparation nécessitent une dépense de........	287,940
Total...................:	2,330,897

Tel est l'objet du premier crédit demandé pour le matériel naval.

Le deuxième crédit de 834,000 fr. s'applique au rétablissement des hangars du Mourillon; les plans et devis des constructions nous ont été communiqués; toutes les précautions semblent avoir été prises contre le renouvellement d'un pareil malheur; les hangars seront séparés les uns des autres par de larges rues au milieu desquelles se trouveront des canaux souterrains avec des puisards; les

hangars seront coupés dans leur longueur par des pignons en maçonnerie, qui en isoleront les différentes parties ; les charpentes seront en fer, les couvertures seront également garnies de treillis métalliques ou de persiennes en tôle et la toiture sera en tôle galvanisée.

Le devis s'élève en tout à la somme de 1,200,000 f., mais il embrasse la construction de nouveaux hangars pour compléter l'emmagasinage des bois; nous n'avons pas à nous prononcer sur cette extension de dépense; le crédit qui vous est demandé se borne au remplacement des anciens hangars dévorés par le feu; et le devis est rédigé de telle sorte que toutes les parties en sont distinctes et peuvent être exécutées séparément; M. le Ministre de la marine sera donc obligé de demander à la Chambre de nouveaux crédits s'il veut compléter l'ensemble de ces constructions; et comme le vote de la somme de 834,000 fr. quoique représentant la valeur portée sur l'inventaire des anciens hangars, engagerait les travaux au-delà de leur rétablissement, la Commission vous propose de réduire le crédit à 800,000 f. applicables aux articles suivants que nous empruntons à la récapitulation du devis, savoir :

Hangars établis sur l'emplacement des anciens hangars incendiés....	720,000 f.
Bureaux pour la recette et la délivrance des bois, et corps-de-garde..	30,000
Systèmes des canaux souterrains et puits traversant les hangars pour le cas d'incendie................	35,000
Dépenses imprévues.........	15,000
Total...............	800,000

La Commission vous propose, en conséquence, de voter pour le crédit total, la somme réduite à 3,331,000 fr.

CHAPITRE III.

SERVICE COLONIAL.

CHAPITRE XXIII.

Dépenses des services militaires aux colonies (Personnel), 69,900 fr.

CHAPITRE XXV.

Dépenses des colonies de la Martinique, de la Guadeloupe, de la Guyane française et de Bourbon (Service général), 36,911 f. 13 c.

Nous avons réuni ces deux crédits, parce que, quoique dans des chapitres différents, ils se rapportent à des traitements pour des missions dans nos colonies des Antilles et de la Guyane.

Un inspecteur général de l'enregistrement a été envoyé en 1842 pour préparer les bases de la réorganisation du service. Le complément de la dépense de sa mission est compris dans le second crédit pour une somme de 2,236 fr. 13 c.

Un lieutenant général de génie et un inspecteur général des finances ont été envoyés à la fin de 1844, pour remédier à un découvert signalé au département de la marine dans la situation de l'entrepreneur du génie militaire à la Martinique. Ce découvert se trouverait réduit aujourd'hui à 302,000 fr. qui rentreraient intégralement au Trésor.

Le lieutenant général était chargé, en outre, de

l'inspection du génie et du perfectionnement du plan général de défense adopté pour la Martinique et pour la Guadeloupe.

L'inspecteur général des finances devait contrôler la comptabilité et examiner plusieurs questions sur le régime financier des colonies, particulièrement en ce qui concerne l'exécution de la loi du 25 juin 1841.

Des travaux importants ont été remis au département de la marine par les deux inspecteurs généraux; les rapports militaires seront soumis aux comités du département de la guerre; les rapports financiers sont l'objet de l'examen spécial d'une Commission supérieure à la marine.

CHAPITRE XXIV.

Dépenses des services militaires aux colonies (Matériel), 361,982 fr.

Ce crédit s'applique à la Guadeloupe et se décompose ainsi :

1° Reconstruction des bâtiments militaires endommagés par le tremblement de terre..........................	300,000 f.
2° Indemnité pour l'expropriation des terrains du camp Jacob..........	61,982
Total...............	361,982 f.

Après la catastrophe de la Guadeloupe, on a loge d'abord provisoirement les troupes et les malades au moyen de barraques, ensuite on s'est occupé de la reconstruction de l'hôpital et de la caserne d'in-

fanterie. Des devis ont été dressés, la dépense totale a été évaluée à 815,600 f., savoir : pour l'hôpital, 475,600 fr., et pour la caserne, 340,000 fr.

Différents crédits ont été affectés à cette double destination, savoir :

En 1843	200,000 f.
En 1844	300,000
En 1845	300,000
Total	800,000

Sur ces crédits, il a été employé à l'installation et à l'entretien des barraques	183,231 f.	81 c.
Aux reconstructions de l'hôpital et de la caserne	88,769	19
Total	772,000	00

La différence qui existe entre le chiffre total du crédit et celui de la dépense provient de ce qu'au 31 décembre 1845, une somme de 28,000 fr. est restée sans emploi sur le crédit de 300,000 f. ouvert par l'ordonnance royale du 26 octobre dernier. La constatation de ce fait a décidé votre Commission à restreindre à 272,000 fr. le crédit extraordinaire qui vous est demandé pour l'exercice 1845.

Camp Jacob.

D'après le système de défense adopté pour les Antilles, des camps retranchés sur un point central et destinés à servir de refuge pendant la guerre aux troupes mobiles, ont été entrepris à la Martinique et à la Guadeloupe. En temps de paix, ils seront le séjour habituel d'une partie de la garnison comme lieu d'acclimatement.

L'emplacement du camp Jacob a été choisi à la Guadeloupe au double point de vue de la défense et de la salubrité. Il est achevé aujourd'hui et peut loger huit compagnies d'infanterie et une compagnie d'artillerie; la dépense des constructions effectuées jusqu'en 1845, au moyen des allocations antérieures, s'élève à 700,000 fr.

Le crédit extraordinaire ouvert par l'ordonnance royale du 21 décembre, affecte aux indemnités, pour l'expropriation des terrains, une somme de .... 61,982 f.

Le crédit de 300,000 f. étant réduit à 272,000

La Commission ne vous propose au chapitre XXIV qu'un crédit de......... 333,982 f.

II° SECTION. — SERVICE EXTRAORDINAIRE.

Crédits supplémentaires pour fonds non employés sur les exercices précédents.

ÉTAT M.

Fort Boyard............... 1,064,049 f. 60 c.

2,500,000 fr. ont été affectés aux travaux à la mer du fort Boyard par la loi du 25 juin 1841 ; il n'a pu être encore employé que 1,740,585 fr. 30 c. En vous proposant d'adopter le report demandé pour 1845, il restera encore disponible pour les exercices suivants une somme de 759,414 fr. 70 c.

Etablissements à créer à Castineau, 717,037 f. 99 c.

La loi du 25 juin 1841 avait également ouvert un crédit de trois millions à nos établissements à créer sur la plage de Castineau, pour compléter l'arsenal de Toulon. Cette dépense, votée sans plans ni devis, et dont le chiffre était purement conjectural, n'a que trop justifié les inquiétudes que manisfestait la Commission ; les trois millions, y compris les 317,023 fr. 99 cent. dont le report sur 1845 vous est demandé comme une mesure d'ordre, ont été absorbés entièrement sans qu'on ait commencé les établissements que l'on avait en vue; savoir :

Pour les expropriations de terrains. 1,433,359 f.
Pour la fondation de quais...... 68,279

Le reste du crédit sera même loin de suffire à l'édification des murs d'enceinte qui doivent rattacher les constructions projetées aux fortifications de la ville et de l'arsenal de Toulon.

Un nouveau crédit sera demandé aux Chambres pour les ateliers de construction destinés aux bâtiments à vapeur et pour la manutention des vivres, auquel le crédit primitif devait pourvoir.

La Commission, en s'associant au blâme exprimé par les Commissions précédentes sur la conduite de ces opérations, vous propose d'allouer le crédit demandé.

EXERCICE 1846.

CRÉDITS SUPPLÉMENTAIRES OUVERTS PAR ORDONNANCES ROYALES.

PREMIÈRE SECTION. — SERVICE ORDINAIRE.

ÉTAT H.

CHAPITRE PREMIER.

Administration centrale (Personnel), 58,000 fr.

Une somme de 20,000 fr. se trouvait spécialement affectée, depuis plusieurs années, au Ministère de la marine, à la centralisation de la comptabilité des matières; mais cette attribution était provisoire, et l'installation d'un nouveau bureau ne pouvait être définitivement arrêtée que lorsque le règlement général sur la comptabilité des matières serait mis en activité; le département de la marine étant entré, à partir du 1er janvier 1846, dans l'exécution du nouveau système, l'organisation du bureau chargé de centraliser la comptabilité des matières a dû être basée sur le travail nouveau imposé par le règlement général du 13 décembre 1845. La dépense totale de ce service sera de.... .... 66,000 fr.

A déduire l'allocation au budget de 1846 20,000

Reste à allouer........... 46,000

Une somme de 12,000 fr., formant le complément du crédit demandé, a pour objet le traitement de l'inspecteur général des finances qui a rempli une mission dans nos colonies. M. le Ministre de la marine, qui a pu apprécier l'expérience et la capacité de ce fonctionnaire, désire l'attacher pendant deux ans à son département.

CHAPITRE III.

Officiers militaires et civils....... 403,500 fr.

Ce crédit se divise en deux parties :

1° Accroissement du cadre des officiers militaires.................. 191,950 fr.

2° Accroissement du cadre des officiers civils..................... 211,600 fr.

Accroissement du cadre des officiers militaires.

M. le Ministre, se fondant sur l'insuffisance du personnel, vous demande de voter d'urgence, à partir du 1er juillet prochain, une somme de 191,950 fr pour le traitement de 140 officiers qui accroîtront le cadre actuel, sans déranger les proportions existantes.

C'est donc à ce point de vue que nous nous trouvions placés pour examiner la proposition qui vous est faite. Y a-t-il nécessité, y a-t-il urgence d'augmenter le cadre des officiers de marine?

Les créations d'emplois comportent :

40 capitaines de vaisseau,
30 capitaines de corvette,
50 lieutenants de vaisseau,
50 enseignes.

Nous soumettrons à la Chambre les considérations qui nous ont le plus particulièrement frappés en parcourant successivement l'échelle des grades de la marine :

Capitaines de vaisseau.

Nombre actuel..........	100
Augmentation proposée...	10
Total.....	110

Le nombre des capitaines de vaisseau n'était que de 80 en 1840; par suite de circonstances qui nécessitèrent l'augmentation des armements, une ordonnance du Roi porta les capitaines de vaisseau à 100, et la régulariastion de cette mesure, proposée dans les crédits supplémentaires pour 1840, fut sanctionnée sans difficulté par les Chambres.

Le cadre est destiné à pourvoir à toutes les éventualités des armements; le nombre des capitaines de vaisseau doit toujours être proportionné à celui des bâtiments à flot qui ne peuvent être commandés que par des officiers de ce grade. En 1840, nous n'avions pas de bateaux à vapeur au-dessus de 220 chevaux, et les bâtiments réservés aux capitaines de vaisseau se composaient de 20 vaisseaux et de 36 frégates, en tout 56.

Au 1er janvier 1846, nous avions à flot 23 vaisseaux, 31 frégates et 18 bâtiments à vapeur de 450 chevaux et au-dessus, total 72 bâtiments afférents à des capitaines de vaisseau; l'accroissement est donc de 16 bâtiments depuis 1840, et à cette époque on vous proposait 100 capitaines pour 56 commandements éventuels: on serait donc autorisé à vous en demander aujourd'hui 130 pour 72 commandements que des circonstances peuvent nécessiter. . . .

Ainsi, nous constaterons que les demandes de 1846 sont proportionnellement inférieures à celles

de 1840, et que, pour un accroissement de 16 bâtiments, on ne vous a proposé qu'une augmentation de 10 commandants.

Si, des éventualités qui doivent être prises en sérieuse considération pour la formation de nos cadres, nous passons aux faits réalisés par les armements et par les lois et ordonnances qui régissent le service à terre, nous trouvons le cadre ainsi réparti au 1er janvier 1846 :

Service à la mer.......	39
Service à terre........	47
Total...	86

Il n'en reste donc que........ 14 au delà des services obligatoires, et cela pour toutes les éventualités, pour les travaux spéciaux et scientifiques, pour les congés et les maladies ; si l'on ajoute que ceux du service sédentaire dans les ports, au nombre de 47, pourraient difficilement alterner avec ceux qui reviennent de la mer, on se demande si le Ministre a toute la latitude désirable dans les choix qu'il est appelé à faire.

Il paraît donc utile, dans l'intérêt du service, d'augmenter le nombre des capitaines de vaisseau, et les bases adoptées par M. le Ministre de la marine ont semblé modérées à votre Commission.

Capitaines de corvette.

Nombre actuel......................	200
Augmentation proposée...............	30
Total..............	230

Si l'accroissement des capitaines de vaisseau se trouve suffisamment justifié, celui des capitaines de

corvette est d'une égale nécessité. L'ordonnance du 31 juillet 1845 a exclu les lieutenants de vaisseau d'un très-grand nombre de bâtiments, pour en attribuer le commandement aux capitaines de corvette ; cette mesure, qui a placé plus haut la responsabilité, a été généralement approuvée ; pour qu'elle pût s'exécuter, elle exigerait à la

mer......................	166 cap. de corv.
Les services à terre en réclament.	50
Total.....	216

Les besoins du service constateraient donc un déficit de seize capitaines de corvette, si tout le cadre pouvait être appelé à la fois à l'activité, mais il faut encore pourvoir aux non-valeurs produites par les congés et les maladies ; de sorte qu'aujourd'hui il y a quarante lieutenants de vaisseau qui, dans des situations diverses, remplissent, contrairement aux prescriptions règlementaires, les fonctions dévolues aux capitaines de corvette. Dans un pareil état de choses, il nous semblerait superflu d'insister sur l'insuffisance des capitaines de corvette et sur l'urgence et l'opportunité de l'accroissement de leur nombre.

Lieutenants de vaisseau.

Nombre actuel	600
Augmentation proposée................	50
Total..............	650

L'augmentation des capitaines de corvette rendra disponibles quelques lieutenants de vaisseau qui commandent actuellement les bâtiments attribués par l'ordonnance du 31 juillet 1845 au grade

supérieur; mais les emplois d'activité comportant aujourd'hui 545 lieutenants, il n'en reste donc que 55 de leur nombre, ou un peu plus de onze pour cent en dehors: ce fait seul justifie la nécessité d'une augmentation.

Enseignes.

Nombre actuel	500
Augmentation proposée	50
Total	550

Le service à la mer réclame au moins 450 enseignes de vaisseau, et le cadre est tellement restreint, qu'il a été impossible de les employer dans les situations à terre, notamment dans les équipages de ligne où leur présence est nécessaire sous le rapport de la hiérarchie et de la discipline; l'impossibilité d'accorder les congés que les règlements de la marine leur assurent, a dégoûté un grand nombre de ces jeunes gens, et l'on est obligé d'appeler fréquemment des capitaines au long cours comme officiers auxiliaires; aujourd'hui même on en compte 35 qui sont employés à la mer à cause de l'insuffisance du nombre des enseignes.

L'examen successif et individuel de chaque grade nous a amenés à conclure que toutes les situations, par suite de la faiblesse des cadres, sont plus ou moins en souffrance; restait alors l'emploi des palliatifs, l'adoption des demi-mesures, des remèdes partiels; nous eussions pu vous demander de venir au secours de quelques grades plus gênés les uns que les autres; d'accepter, par exemple, les propositions du Gouvernement pour les capitaines de corvette, et de les rejeter pour les capitaines de vaisseau

d'écarter les lieutenants et d'admettre les enseignes; mais, après avoir examiné la question au fond, votre Commission a cru qu'il eût beaucoup mieux valu repousser la proposition tout entière que d'en accepter une partie; en effet, ce qui importe avant tout dans une question de cette nature, c'est la proportion établie entre chaque grade, ce sont les chances d'avancement qui s'offrent en perspective à nos officiers de marine. Accroître le nombre des capitaines de corvette sans changer celui des capitaines de vaisseau, ce serait placer, dans des conditions moins favorables les capitaines de corvette, ce serait reculer pour tous, par une plus grande concurrence, les chances d'avancement.

La composition d'un cadre est une mesure d'ensemble; on ne peut pas toucher à un seul grade sans renverser l'équilibre général.

Ce n'est donc pas tant telle ou telle position relative, c'est l'ensemble de toutes les positions qui nous a préoccupés, c'est la conviction que le cadre est insuffisant aujourd'hui et qu'il n'a pas suivi la progression de nos armements et le développement de notre marine à vapeur; une autre cause toute spéciale d'augmentation ressort actuellement de notre station d'Afrique : 28 bâtiments sur une côte malsaine, exigeront presque un double effectif d'officiers et d'équipages; il faudra remplacer les malades. Déjà le personnel embarqué est inférieur, dans la plupart de nos armements, aux prescriptions des règlements. Beaucoup de commandements, dévolus aux capitaines de corvette et remplis aujourd'hui par des lieutenants de vaisseau, vont expirer; que fera-t-on ? Faudra-il désarmer les bâ-

timents à cause de l'insuffisance du nombre des capitaines de corvette pour les commander? D'un autre côté, les lieutenants qui auront exercé, pendant plusieurs campagnes, un commandement supérieur à leur grade, devront-ils recommencer à servir en sous-ordre lorsqu'on n'aura que des éloges à donner à leur capacité et à leur dévouement? Cette question a une certaine gravité, et nous amène à vous faire part d'une considération qui nous a vivement frappés dans l'intérêt de l'avenir de notre puissance maritime.

La plupart de nos officiers sont vieux, ils arrivent trop tard aux grades supérieurs. L'âge moyen des 47 capitaines de vaisseau employés à terre est de 54 ans; ils reprendraient difficilement un service actif à la mer. L'âge moyen de tous les capitaines de corvette est de 48 ans; il s'en trouve 96 qui ont rempli les conditions d'avancement au grade de capitaine de vaisseau.

La moyenne du service à la mer est de:

20 ans pour les capitaines de vaisseau;
19 ans pour les capitaines de corvette;
13 ans pour les lieutenants de vaisseau;
10 ans pour les enseignes.

Il est utile d'entretenir l'émulation dans les armes spéciales, qui exigent tant d'études et de sacrifices; il faut que tous ceux qui s'y dévouent puissent parvenir, jeunes encore, à un grade qui leur assure une position convenable. C'est un principe dont on ne s'est jamais écarté pour l'organisation de nos forces de terre; dans les armes du génie et de l'artillerie, le grade de capitaine est resté accessible à tous dans certaines limites; on y arrive de

bonne heure; il devrait en être de même du grade de lieutenant de vaisseau; c'est par ce motif qu'en 1843 on a réduit de 600 à 500 le nombre des enseignes, et porté celui des lieutenants de vaisseau de 5 à 600. Augmenter aujourd'hui le nombre des enseignes sans accroître en même temps celui des lieutenants de vaisseau, ce serait retomber dans les inconvénients d'un passé auquel on a voulu porter remède.

Il résulte de cet exposé, que le cadre de la marine est numériquement trop faible: nous n'avons que sept officiers par bâtiment à flot, tandis que les américains en ont 15, et les anglais 22; cette situation est tout-à-fait préjudiciable au service, qui s'exécute en dehors des prescriptions règlementaires, préjudiciable aux officiers eux-mêmes, qui ne peuvent obtenir ni le repos indispensable après les fatigues de la mer, ni les congés nécessaires pour leurs intérêts de famille et de fortune, enfin les propositions de M. le Ministre de la marine forment un ensemble qu'il est impossible de fractionner sans rompre en même temps toutes les proportions établies et sans changer les conditions d'avancement.

La Commission, tout en admettant la nécessité de l'accroissement du cadre, devait-elle se laisser arrêter par une question préjudicielle et tirer une fin de non-recevoir de la présentation simultanée des mêmes propositions à la Commission du budget? Nous ne l'avons pas pensé, Messieurs; nous n'avons pas cru qu'à l'occasion d'une demande dont l'urgence nous était démontrée, nous pussions nous abstenir et écarter ainsi la responsabilité d'une résolution. Il s'agit du personnel de notre

marine militaire, c'est-à-dire de sa vie et de son action. Vous apprécierez ce grand intérêt. Nous avons l'espoir que, pénétrés comme nous de sa haute importance, vous trouverez dans les motifs qui nous ont déterminés la justification de nos conclusions.

La Commission vous propose d'accorder la somme de 191,950 fr. pour l'accroissement du cadre des officiers, sur les bases proposées par M. le Ministre de la marine.

2° Accroissement de cadres motivé pour l'établissement de la nouvelle comptabilité du matériel, 211,600 f.

Le règlement définitif concernant la comptabilité des matières, exécuté à dater du 1er janvier 1846, a imposé aux officiers du commissariat, un surcroît d'obligations auxquelles ils ne pourraient suffire, si leur organisation demeurait telle qu'elle a été fixée par l'ordonnance du 21 décembre 1844; la dépense nécessaire à l'augmentation du personnel indispensable est évaluée, pour l'année 1845, à........................ 111,720 fr.

Un accroissement du cadre des officiers du contrôle occasionnera, pour les mêmes motifs, un supplément de.	34,480
Les vérifications plus nombreuses qui précèderont les visas du contrôle entraîneront, pour le personnel de ce corps, un renfort de commis dans les directions, pour lesquelles on vous demande........................	52,600
Enfin les besoins nouveaux de la comptabilité du matériel occasionne-	
A reporter........	198,800 f.

Report...........	198,800
ront, pour les forges d'Indret et de la Chaussade, et pour les usines de l'artillerie, une dépense de...........	12,800
La Commission se trouvait placée, pour les officiers civils, dans la même situation que pour les officiers militaires, mais les mêmes raisons d'urgence l'ont déterminée dans les deux cas ; elle vous propose donc d'allouer la somme de	211,600

CHAPITRE XVIII.

Dépenses temporaires........... 40,000 fr.

Ce crédit se justifie par les explications qui ont été données au même chapitre, dans l'examen de l'exercice 1845.

CHAPITRE XXII.

ÉTAT H.

Dépenses des services militaires aux colonies
(Matériel)..... 488,600 fr.

Un crédit général de 2,500,000 fr. a été alloué, en 1841, pour le rétablissement du fort Bourbon, rasé par les Anglais, à la Martinique. L'année dernière, la Commission du budget croyait le crédit primitif épuisé jusqu'à concurrence de 2,422,000 f. Au lieu de voter la somme de 250,000 fr. qui lui était demandée, elle n'accorda que 78,000 fr., complément de l'évaluation générale de la dépense; mais, si tous les fonds avaient été votés, M. le Ministre de la marine nous a déclaré qu'une partie était demeurée sans emploi sur les exercices précédents, et qu'il reste encoe disponible une somme

de plus de 600,000 fr.; les plans et devis faits sur l'indication de l'inspecteur général du génie envoyé à la Martinique sont soumis en ce moment au comité des fortifications; cette garantie et l'engagement pris par M. le Ministre de la marine que, dans aucun cas, le crédit de 2,500,000 fr. ne serait dépassé, ont décidé votre Commission à vous proposer d'accorder les 300,000 fr. demandés pour la continuation des travaux qu'il serait fâcheux de suspendre, surtout lorsqu'ils semblent devoir suivre une marche plus régulière.

Une somme de 88,600 fr. est demandée pour la reconstruction de l'hôpital et de la caserne de la Pointe-à-Pitre, à la Guadeloupe. Nous avons exposé, à l'exercice 1845, la situation des travaux et des crédits qui y correspondent.

Enfin 100,000 fr. sont proposés, dont une moitié s'applique aux fortifications, et l'autre à l'hôpital de Gorée.

Le fort de Gorée a été commencé en 1836, époque où les travaux pour les fortifications des colonies n'étaient pas assujettis au contrôle du comité de la guerre; la dépense s'engagea sur les fonds de la subvention accordée par le Gouvernement; la Commission du budget rejeta, l'année dernière, l'allocation proposée, faute de justifications suffisantes. Un officier supérieur du génie a été envoyé pour étudier la question; on attend les plans et devis: s'ils sont remis à la Commission avant la discussion du projet de loi, elle soumettra à la Chambre un amendement en faveur de l'allocation qu'il lui est impossible de ne pas ajourner en ce moment. Quant à l'hôpital, la Commission se trouve précisément dans la même position; mais il y a là, en

présence de notre station navale, sur cette côte insalubre, une question d'humanité qui doit faire voter le crédit d'urgence, sous la réserve expresse que les travaux ne seront commencés qu'après l'approbation d'un plan d'ensemble et la fixation d'un devis général, qui seront ensuite soumis aux Chambres dans la prochaine session.

Nous vous proposons donc d'adopter le crédit réduit à 438,600 fr.

CHAPITRE XXIII.

Dépenses des colonies de la Martinique, de la Guadeloupe et de la Guyane française, 174,000 fr.

Ce crédit s'applique à plusieurs mesures proposées pour l'exécution de la loi du 18 juillet 1841, relative au régime des esclaves.

1° Accroissement des cadres des directions de l'intérieur de la Martinique, de la Guadeloupe et de l'île Bourbon, afin de les mettre en mesure de satisfaire aux obligations nouvelles qui leur sont imposées: la dépense sera de 45,000 fr. par an; mais, comme elle ne pourra se réaliser que pendant les six derniers mois de 1847, il ne vous est demandé qu'un crédit de.......... 22,500 fr.

2° Refonte générale des registres matricules de la population esclave aux Antilles et à Bourbon; ces registres, ouverts en vertu de l'ordonnance royale du 11 juin 1839, n'ont pu être établis que fort incomplètement, à raison de l'insuffisance du concours des administrations municipales; cette opération, en cours d'exécu-

Report........	22,500 fr.
tion, occasionnerait une dépense de..	22,500
3° Augmentation du personnel judiciaire, consistant dans les adjonctions indispensables pour mettre la magistrature à même d'exercer efficacement le service de patronage, et dans la création de treize justices-de-paix pour nos quatre colonies. La dépense proposée s'élève, pour six mois, à........................	43,150
4° Les dépenses de déplacement et les frais de passage alloués à ces divers fonctionnaires seront de......	46,578
5° La dépense des hôpitaux et les frais de justice, de.................	8,072
6° Enfin, il vous est encore demandé, pour le service général des colonies, une somme de..........	31,200
Qui se décompose ainsi :	
Pour un conseil judiciaire.......	5,000
Pour traduction et publication de documents......................	20,000
Enfin, le premier cinquième dû aux caisses coloniales pour la libération des esclaves du domaine.....	6,000

Il y avait autrefois un conseil judiciaire au département de la marine. M. le Ministre a pris l'initiative pour supprimer cet emploi à la mort du titulaire; la direction des colonies ne manque pas d'hommes spéciaux et capables; elle semble avoir autour d'elle des lumières suffisantes. Votre Commission ne regarde donc point le rétablissement

d'un conseil judiciaire comme indispensable, et vous propose le rejet de la somme de 5,000 fr.

Une somme de 10,000 fr. est allouée au budget pour les frais d'impressions du service des colonies. On vous demande encore un supplément de 20,000 f. destiné à des dépouillements, à des traductions, à des publications sur les matières coloniales; la Commission n'était pas disposée à admettre ce crédit ; elle trouve, en général, qu'on fait abus des impressions au ministère de la marine. En effet, dans ces gros volumes qu'on publie, combien de choses sans intérêt, inutiles ou surabondantes ! Cependant, comme il s'agit ici d'une question toute spéciale, dans l'espoir que les nouveaux fonds seront uniquement employés à suivre et à constater les progrès de l'abolition de l'esclavage dans les colonies étrangères, votre Commission vous propose d'accorder la somme de 10,000 fr.; mais elle recommande un choix assez sévère pour restreindre les publications à des objets d'une utilité pratique incontestable.

La somme de 6,200 fr. représente le premier cinquième de l'indemnité due aux caisses coloniales pour le revenu dont elles seront privées par la libération des esclaves du domaine ; il ne s'agit ici que d'une mesure partielle, qui ne s'applique pas aux esclaves ruraux, mais à ceux employés soit dans les ateliers coloniaux, soit à divers services publics, ou auprès de certains fonctionnaires ; ces esclaves sont au nombre de 496. En leur attribuant une valeur moyenne de 1,200 fr., ils représenteraient un capital de 595,200 fr., dont la rente, à cinq pour cent, correspond à un revenu de 29,760 fr. Comme l'affranchissement doit s'opérer dans cinq ans, on a divisé le revenu en cinq termes. Si l'on

remarque que le premier terme est un peu plus élevé qu'il ne devrait l'être, c'est que tous les calculs ont porté sur le nombre supposé de 520 noirs, au lieu de celui de 496 qui existe réellement; mais, comme les versements ne seront faits aux caisses coloniales qu'au prorata des libérations, cette fixation ne peut avoir aucun inconvénient.

M. le Ministre de la marine, interrogé sur l'époque de la libération des noirs ruraux du domaine, a donné l'assurance la plus formelle qu'ils seraient tous affranchis dans le terme de cinq ans.

Diminutions.

Conseil judiciaire.............	5,000 fr.
Traductions et publications....	10,000

Nous vous proposons de réduire le crédit de 174,000 fr. à la somme de 159,000 fr.

CHAPITRE XXV.

Subvention à divers établissements coloniaux, 137,000 f.

Ce crédit, qui est demandé en exécution de la convention du 29 mai 1845, se décompose ainsi :

1° Loyers de magasins destinés aux vivres et aux rechanges des bâtiments de la station de la côte occidentale d'Afrique.............	6,000 fr.
2° Frais d'éducation, en France, de jeunes noirs des comptoirs de la côte occidentale d'Afrique.............	6,000
3° Embarcadère à Gorée........	125,000
Total..........	137,000 fr.

Gorée étant devenu le chef-lieu de notre station navale, les rapports fréquents du port et de la division exigent que nos bâtiments puissent acoster;

les transbordements occasionnent une perte de temps considérable, et entraînent beaucoup de fatigue pour les équipages; ils sont à la fois une cause de souffrance pour les malades, un surcroît de dépense pour les chargements et déchargements de charbon de terre. Il y a donc urgence à établir un embarcadère, et, en présence d'un pareil état de choses, la Commission se refuserait difficilement à en adopter le principe par un premier vote; cependant les plans et devis qui lui lui ont été soumis avaient été très-incomplètement étudiés sur les lieux; ce n'est, pour ainsi dire, qu'un préavis; les modifications adoptées à Paris n'ont pas été examinées sous le rapport de la dépense; enfin, le devis comprend des travaux accessoires, tels que hangars, magasins, un plan incliné et un mur de quai, qui élèvent la dépense à 1,280,000 fr., tandis que l'administration se borne à vous demander 800,000 fr. pour un embarcadère. Dans cet état de choses, la Commission ne pouvait prendre sous sa responsabilité aucune décision sur la question d'art ni sur le chiffre total; mais comme, d'un autre côté, une instruction plus complète peut être faite d'ici à peu de temps, elle ne veut pas retarder les préparatifs qui mettront à même de pousser activement les travaux; elle s'est donc décidée à vous proposer d'accorder les 125,000 fr. demandés, sous la réserve expresse que le vote de la Chambre n'engagera en rien les Commissions qui auront ultérieurement à prononcer sur la question d'art et sur l'ensemble de la dépense.

La Commission vous propose également d'allouer les 12,000 fr. qui s'appliquent aux besoins de notre station et à l'éducation de jeunes indigènes de nos comptoirs de la côte occidentale d'Afrique.

CRÉDITS EXTRAORDINAIRES OUVERTS PAR ORDONNANCES ROYALES.

ÉTAT I.

Armements non prévus au budget, 7,679,039 f. 84 c.

1° *Station de la côte occidentale d'Afrique.*

L'accroissement du nombre et de la force des bâtiments dont nous avons donné le détail à l'exercice 1845 entraînera, pour l'année 1846, une augmentation de dépenses de 1,573,959 fr. 94 c., dont le chiffre sera atténué par la réduction des incomplets sur les chapitres soldes, hôpitaux et vivres. Le chiffre de 859,800 fr. attribué au matériel naval doit, d'après la nouvelle classification, se subdiviser ainsi :

CHAPITRE IX.		
Salaires d'ouvriers....	69,600 f.	859,800 f.
CHAPITRE X.		
Approvisionnements généraux de la flotte	790,200	

Les approvisionnements comprennent l'entretien des coques, l'entretien et le renouvellement du matériel d'armement proprement dit; ils comprennent encore, pour les bâtiments à vapeur, l'entretien des machines et la consommation du combustible. Sur les 790,200 fr. demandés, l'augmentation de 510 chevaux de vapeur occasionne annuellement un excédant de dépense qui, pour la houille seule, dépasse d'une somme de 580,000 fr. les prévisions du budget de 1846.

2° *Paquebots transatlantiques à l'état de commission de port*. . . . . 709,639^f 84^c

Comme en 1845.

3° *Service extraordinaire pour l'Algérie ou les côtes du Maroc* 1,935,907 16

Même service qu'en 1845.

4° *Station de la Plata*. 1,368,402 64

Cette division navale se trouvait composée ainsi en 1845 :

1 frégate du troisième rang,
1 corvette de 24 canons,
1 brick de première classe,
1 brick aviso,
2 canonnières-bricks,
1 bateau à vapeur de 160 chevaux.

Total 7 bâtiments, montés par 871 hommes.

Elle a été renforcée, en décembre 1845, de 6 bâtiments montés par 604 hommes, savoir :

4 canonnières-bricks,
2 bâtiments à vapeur de 320 chevaux.

Total 13 bâtiments, montés par 1,475 hommes.

5° EXPÉDITION DE MADAGASCAR.

Venger l'échec de Tamatave, prévenir par la terreur de nos armes le retour de semblables collisions et assurer le maintien de relations permanentes entre l'île de Bourbon et les habitants de Ma-

dagascar, tels étaient les motifs allégués par M. le Ministre de la marine pour justifier l'expédition projetée.

Les moyens d'exécution demandés se bornaient à l'armement de deux frégates et d'un brick, et au transport de deux mille hommes d'infanterie et d'artillerie de marine. A la vérité, on devait se servir de plusieurs bâtiments destinés à nos stations de l'océan Pacifique, et on empruntait aux équipages et à la garnison de Bourbon un complément de douze cents hommes.

Votre Commission se livrait à l'examen d'une question aussi grave, lorsque la Chambre s'en saisit dans la discussion de l'Adresse.

Un amendement est intervenu; accueilli par la Commission de l'Adresse, modifié dans le cours des débats, il a reçu l'adhésion du Gouvernement et a été adopté par la Chambre.

La question n'était plus entière; ce vote, quoique prononcé en termes généraux, préjugeait en quelque sorte nos délibérations, ou du moins les restreignait dans certaines limites.

Que voulaient l'auteur de l'amendement et la Commission de l'Adresse, le Gouvernement et la Chambre? quel était le sens de leur résolution? quelles modifications avaient été apportées par leur concours au projet primitif?

Ils s'étaient accordés, en ce point, qu'avec ces populations à demi-sauvages, la susceptibilité du point d'honneur ne doit pas s'engager aussi rigoureusement qu'avec des nations civilisées. D'ailleurs, quelle atteinte aurait donc été portée à la réputation de nos armes? n'est-elle pas sortie pure et intacte de cette lutte inégale? peut-on dire que ceux

qui ont renversé le drapeau de la reine, tué ses principaux chefs et contraint les Hovas à se cacher dans leurs casemates le lendemain du combat, aient subi un échec? Tout ce qu'on devait attendre de leur courage et de leur humanité s'est réalisé. Maîtres de Tamatave, ils se sont retirés en épargnant la ville; il n'y avait donc pas une revanche urgente et indispensable à exercer; la Chambre a paru le comprendre en éloignant un projet d'expédition basé principalement sur une agression militaire; elle a pensé d'ailleurs que tout débarquement de troupes devenait sans objet du moment où le Gouvernement ne se proposait aucune occupation totale ou partielle de Madagascar.

Ce qui a paru ressortir incontestablement de vos délibérations, c'est la nécessité de fortifier nos établissements menacés par le voisinage de la côte; c'est l'opportunité d'accroître notre station et de prendre, partout où flotte le pavillon français, une attitude assez imposante pour inspirer aux Malgaches le sentiment de notre force, et pour favoriser le rétablissement prochain de relations commerciales utiles à notre colonie de Bourbon.

Deux réserves expresses faites dans le cours de la discussion compléteront cet exposé: l'une introduite par la Commission de l'Adresse, laissait au Gouvernement une liberté d'action pleine et entière sous la responsabilité ministérielle; l'autre, formulée dans l'amendement, maintenait d'une manière explicite les droits de la France sur Madagascar.

Dans la situation nouvelle où l'amendement l'avait placée, votre Commission se trouvait appelée, par suite de cet incident, à délibérer pour la seconde

fois sur le parti à prendre à l'égard de Madagascar; l'ancien projet avait été sapé par les débats de la Chambre; il fallait ou le modifier profondément ou lui en substituer un autre. Le concours du Gouvernement était indispensable; MM. les Ministres des affaires étrangères et de la marine se rendirent dans le sein de la Commission; ils annoncèrent que le Gouvernement, acceptant les conséquences du vote auquel il avait adhéré, admettait certaines modifications dans l'emploi du crédit demandé; qu'il croyait même utile d'adopter un ensemble de mesures combinées pour assurer la sécurité de nos possessions et pour rétablir nos rapports commerciaux; que, pour atteindre ce double but, il suffirait de renforcer notre station navale à Madagascar et d'accroître l'effectif de la garnison de Bourbon, de sorte que notre action, efficace et permanente, pût s'étendre partout où les circonstances l'exigeraient.

M. le Ministre des affaires étrangères déclara, en outre, qu'il avait dû suspendre toute délibération jusqu'à ce qu'il eût obtenu une sécurité sans laquelle le Gouvernement n'aurait pas cru pouvoir renoncer à l'expédition projetée. En effet, pour que cette résolution pût se concilier avec le maintien de nos droits, il fallait être bien certain que, si la France s'abstenait, l'Angleterre n'agirait pas seule. C'était donc après avoir reçu l'assurance que l'Angleterre n'entreprendrait, à elle seule, ni directement de la mère-patrie, ni indirectement des colonies du Cap ou de l'île Maurice, aucune expédition contre Madagascar, que le Gouvernement avait arrêté ses décisions, et qu'il venait nous engager à transformer le plan d'opérations agressives en un

système plus conforme au vœu exprimé par la Chambre.

Votre Commission a donné son adhésion aux vues qui lui ont été présentées par MM. les Ministres, et qui d'ailleurs se trouvaient correspondre au sens de l'Adresse; elle a adopté en principe la modification des crédits relatifs à Madagascar, et elle a reçu officieusement de M. le Ministre de la marine les bases des changements qu'elle a jugé nécessaire d'introduire au projet primitif.

Les amendements que nous vous proposons de substituer au paragraphe 5 de la page 94 de l'exposé des motifs consistent :

1° A accroître la station de Bourbon d'une frégate, d'un brick, d'un bâtiment à vapeur et d'une corvette de charge uniquement destinée aux transports;

2° A augmenter de 300 hommes l'effectif de la garnison de Bourbon.

Voici l'état comparatif des changements adoptés :

STATION DE BOURBON ET DE MADAGASCAR.

	bâtiments	effectif. hommes.
Composition actuelle.		
Corvette à gaillards de 30 canons...........	1	260
Corvette à batterie Barbette de 14 c..........	2	156
Brick de première classe....................	1	113
Bâtiment à vapeur de 160 chevaux...........	1	74
Total..........	5	603
Accroissement.		
Frégate de premier rang....................	1	513
Brick................................	1	113
Bateau à vapeur de 220 chevaux............	1	120
Composition telle qu'elle résultera du nouveau crédit proposé pour 1846................	8	1,349

La différence en plus sera donc de 3 bâtiments et 746 hommes.

Le crédit primitif pour l'expédition de Madagascar s'élevait en tout à...... 2,091,130 f. 26 c.

Le crédit nouveau, destiné à l'augmentation de la station et de l'effectif de la garnison de Bourbon, nécessite une dépense de........................ 1,663,461 00

Il ressortira donc des propositions de la Commission une économie de.... .... 427,669 f. 26 c.

Les anciens et les nouveaux crédits se résument dans ce tableau comparatif.

	Projet primitif.	Nouveau projet.	Différences du nouveau projet. en plus.	Différences du nouveau projet. en moins.
	fr. c.	fr.	fr.	fr. c.
CHAPITRE V. Solde et habillement, etc.	731,180	731,180	«	
CHAPITRE VI. Hôpitaux.............	18,031	18,031	«	«
CHAPITRE VII. Vivres................	890,919 26	295,650	«	595,269 26
CHAPITRE IX. Salaires d'ouvriers.....	97,000	124,200	27,200	«
CHAPITRE X. Approvisionn. généraux.	214,000	424,400	210,400	«
CHAPITRE XIV. Affrètements.........	140,000	70,000	«	70,000
			237,600	665,259 29
Totaux.......	2,091,130 26	1,663,461	en moins	427,669 2

L'économie eût été plus considérable encore si, indépendamment des 55,060 fr. 85 c. déjà employés, en 1845, pour l'expédition de Madagascar, une somme de 140,000 francs, comprise dans les 731,180 fr. du chapitre de la solde, n'avait point été absorbée par des frais d'entrée en campagne, de passage, d'objets de campement, etc., qui ne s'appliquent en rién à la destination du nouveau crédit.

RÉCAPITULATION DU CRÉDIT GÉNÉRAL.

CHAPITRE V.

Solde et habillem.	2,403,549f 78c	
Déduction des incomplets.....	53,412 21	
Reste....	2,350,137 57	2,350,137f 57c

CHAPITRE VI.

Hôpitaux.......	78,767	
Incomplets...	1,750	
Reste....	77,017	77,017 »

CHAPITRE VII.

Vivres.........	1,136,653 80	
Incomplets...	25,258 97	
	1,111,394 83	1,111,394 83

CHAPITRE IX.

Salaires d'ouvriers..............	560,040 »

CHAPITRE X.

Approvisionnements généraux de la flotte....................	3,002,360 »

CHAPITRE XIV.

Affrètements..................	70,000 »
Total du crédit proposé....	7,170,949 40

CHAPITRE XXI.

Dépenses des services militaires aux colonies
(Personnel), 23,760 fr.

Les travaux militaires qui doivent s'exécuter à Gorée et dans les comptoirs qui en dépendent ont exigé l'envoi d'un nouveau garde du génie, dont le traitement sera de 3,560 fr. Le surplus du crédit, de 22,260 fr., est destiné au personnel du génie de l'île de Mayotte, composé de :

1 Capitaine,
1 Garde principal,
2 Gardes de deuxième classe.

Cette dépense paraît, à votre Commission, suffisamment motivée par les travaux qui doivent être entrepris à Mayotte et à Nossi-Bé.

CHAPITRE XXII.

Dépenses des services militaires aux colonies
(Matériel), 200,000 fr.

Des travaux d'ensemble ont été préparés pour notre établissement de Mayotte par un capitaine de corvette, un capitaine de génie et un capitaine d'artillerie, envoyés en 1844 pour étudier la question sur les lieux. Ces travaux, adoptés après quelques modifications par une Commission supérieure, sont soumis en ce moment au comité des fortifications de la guerre.

L'îlot de Zaoudzi, l'un des points les plus salubres de Mayotte, facile à défendre avec peu de monde,

par suite de l'escarpement de ses rives, et dominant à la fois un port fermé par des rescifs et deux rades excellentes, a été choisi comme le chef-lieu de nos établissements militaires. Il s'agit donc de fortifier l'îlot de Zaoudzi, la presqu'île de Choa et l'îlot de Bandeli, qui commandent les rades ou les passes qui y conduisent.

La dépense des fortifications de Zaoudzi, y compris la jetée avec embarcadère, s'élève à	1,168,000f
Celle des bâtiments militaires, à...	1,890,000
Total.........	3,058,000f

Les fortifications de la presqu'île de Choa et de l'îlot de Bandeli se borneraient à quelques batteries ou à un blockhaus, et à des travaux de peu d'importance.

L'ensemble de ce projet doterait Mayotte d'un port d'une superficie de 60 hectares, avec deux rades suffisamment protégées, dont l'une, au nord, est de 600 hectares, et dont l'autre, au sud, en a environ 2,300, et s'étend jusqu'à la pointe d'Ajangua.

La Commission n'était pas saisie régulièrement de ce projet d'ensemble, qui doit encore recevoir la sanction du comité des fortifications; mais on lui demandait seulement une somme de 200,000 fr., afin de pourvoir, dès à présent, aux préparatifs indispensables et à l'envoi du personnel nécessaire, pour se mettre en mesure de pousser activement les travaux en 1847; la question réduite à ces termes, et les raisons d'urgence lui étant suffisamment démontrées, elle vous propose de voter ce crédit, qui, après tout, ne sera dépensé que conformément aux prescriptions du comité compétent.

CHAPITRE XXIII.

Dépenses des colonies de la Martinique, de la Guadeloupe, de la Guyane française et île Bourbon (Service général)........................ 575,000 fr.

La loi du 18 juillet 1845 sur le régime des esclaves dans nos colonies a exigé l'entretien d'un clergé plus nombreux, et la création d'un personnel d'instituteurs plus considérable.

La dépense qui vous est demandée s'applique à un accroissement de 108 membres du corps ecclésiastique ou des corporations religieuses, savoir : 40 prêtres, 45 frères dont 33 de l'institut de Ploërmel, et 12 frères des écoles chrétiennes, et 23 sœurs de Saint-Joseph. Le crédit comprend encore les frais de trousseau, de route et de passage, les traitements et les frais d'hôpitaux pour six mois, enfin, les indemnités dues aux congrégations auxquelles appartiennent les frères et les sœurs, le loyer de maisons d'écoles pour six mois, leur ameublement, leur installation et les frais accessoires, ainsi que l'établissement de nouvelles chapelles pour mettre le culte à la portée des populations noires. L'emploi de la dépense se répartit de la manière suivante entre nos quatre colonies :

MARTINIQUE.

10	prêtres ;	
15	frères de l'institut de Ploërmel, — sept écoles ;	
7	sœurs de Saint-Joseph, — deux écoles ;	
Total 32	ecclésiastiques ou sœurs, — dépenses.................	164,083f

GUADELOUPE.

	10	prêtres ;	
	15	frères de Ploërmel, — sept écoles ;	
	8	sœurs de Saint-Joseph, — deux écoles ;	
Total	33	ecclésiastiques frères ou sœurs, — dépense.	174,330f

GUYANE.

	4	prêtres ;	
	3	frères de Ploërmel, — 1 école ;	
	2	sœurs de Saint-Joseph	
Total	9	Dépense.	48,183

BOURBON.

	16	prêtres ;	
	12	frères des écoles chrétiennes, — 4 écoles ;	
	6	sœurs de Saint-Joseph, — 2 écoles.	
Total	34	Dépense.	188,407
		Total de la dépense	575,000

La Commission a demandé à M. le Ministre de la marine s'il s'était occupé de l'organisation générale du clergé dans nos colonies; M. le Ministre nous a répondu qu'il avait fait préparer les ordonnances et qu'il espérait pouvoir les publier prochainement; mais que, en attendant, il avait dû pourvoir à l'insuffisance du clergé; la Commission, sur cette assurance et voulant sincèrement l'exécution de la loi du 18 juillet 1845, vous propose l'adoption du crédit demandé.

ÉTAT I.

CHAPITRE XXIV.

Dépenses des colonies de la Martinique et de la Guadeloupe (Service local). . . . . 547,700 fr.

La Commission a cru devoir substituer le mot de subvention à celui de dépense. En effet, la somme demandée est destinée entièrement à des charges incombant au service local, et, par conséquent, aucune partie de ce crédit ne s'applique à des travaux qui devraient être exécutés sur les fonds métropolitains; c'est une exception au principe de la loi du 25 juin 1841, qui ne doit nullement engager l'avenir, mais que la Commission a crue suffisamment motivée par les nécessités qu'a fait naître le tremblement de terre de la Guadeloupe et par l'affaiblissement qui en est résulté dans les recettes de la colonie.

Cette subvention se subdivise en deux parties :

L'une, s'appliquant aux travaux extraordinaires, conséquences de la catastrophe du 8 février 1843, est de.	341,500 fr.
L'autre aux travaux ordinaires (routes et bâtiments civils) de.	206,200
La contribution de la colonie est de.	221,400
Dépense totale pour 1846.	769,100 fr.

La Commission, en vous proposant d'allouer la somme de 547,700 fr., fait remarquer à la Chambre que ces sortes de dépenses, qui exigent de longues et minutieuses investigations et qui devraient surtout être examinées dans des vues d'ensemble, ne sont

point à leur place dans un projet de loi de crédits supplémentaires.

CHAPITRE XXV.

Subvention à divers établissements coloniaux......... 168,300 fr.

La présence sur la côte occidentale d'Afrique de 28 bâtiments, pour veiller à l'exécution de la convention du 29 mai 1845, a fait naître des besoins auxquels il a été nécessaire de pourvoir; le port de Gorée étant devenu le chef-lieu de la station navale, le cadre du personnel administratif du Sénégal a dû être renforcé pour satisfaire aux exigences nouvelles des services des magasins, des ports, du trésor, des hôpitaux et des ponts-et-chaussées.

L'accroissement du personnel de Gorée est de.......................... 46,300 fr.

Le comptoir du Gabon a pris également une grande importance relative. C'est un point de relâche destiné à être fréquenté par les bâtiments de la station.

La dépense proposée pour le personnel est de.................................... 22,000 fr.

Les 100,000 fr. restant ont été employés, aux termes de la convention du 29 mai, à conclure des traités avec les chefs indigènes pour obtenir l'abolition de la traite et le droit de descendre à terre, afin de détruire les comptoirs des négriers. Trente et une conventions ont été conclues de cette manière. Nous sommes autorisés pendant dix ans à empêcher la traite. Aucun moyen de contrainte n'a été employe à l'égard des chefs; des présents ont

suffi pour nous assurer leur consentement ; nous concourons avec eux à la police de leur territoire ; il y a là un moyen de répression efficace. La faculté d'adhérer aux conventions signées par la France est réservée à l'Angleterre, et réciproquement ; mais cette clause se restreint à l'exécution de la convention du 29 mai, et ne se rapporte nullement aux avantages commerciaux que l'une ou l'autre partie aurait stipulés pour elle-même.

La Commission, s'associant aux vues du Gouvernement et désirant favoriser de tout son pouvoir l'exécution de la convention du 29 mai, propose à la Chambre d'adopter le crédit demandé.

MINISTÈRE DES FINANCES.

EXERCICE 1845.

Un excédant de recettes de plus de 46 millions, dont la majeure partie doit être attribuée aux impôts et aux revenus indirects, a produit une élévation correspondante dans les remises, dans les escomptes, dans les remboursements et dans les achats de matières dont la consommation s'est accrue; l'exécution de diverses lois a entraîné également des augmentations pour des crédits variables de leur nature. En résumé, l'insuffisance des allocations du budget de 1845, pour les services votés, a donné lieu à des crédits supplémentaires dont le chiffre total dépasse 13 millions. Nous ne reproduisons pas les crédits qui ont, pour ainsi dire, un caractère normal, et qui se justifient par leur simple énonciation; on les retrouvera, pour la plupart (pages 99 à 102), aux développements du projet; mais nous arrêterons votre attention sur tous ceux qui nous ont paru ou devoir être expliqués ou mériter quelque observation.

CRÉDITS SUPPLÉMENTAIRES OUVERTS PAR ORDONNANCE ROYALE.

ÉTAT A.

CHAPITRE XLVI.

Frais d'abattage et de façonnage des bois exploités par économie............ 410,000 fr.

Ce crédit est considérable, si on le compare au

chiffre normal de 100,000 fr. qui figure au budget; deux raisons principales peuvent motiver l'exploitation par économie: c'est une ressource précieuse pour déjouer les coalitions dans quelques cas fort rares où les adjudications ne peuvent être ajournées sans inconvénient; c'est une nécessité lorsqu'il s'agit d'éclaircir de jeunes taillis qu'il serait dangereux d'abandonner à un adjudicataire; les opérations de cette nature, qui prennent, depuis quelque temps, une assez grande extension, ont donné lieu au crédit que la Commission vous propose de sanctionner.

CHAPITRE LVI.

Loyers, menus frais et réparations des magasins de poudre .... 15,000 fr.

Ce supplément de crédit s'applique à la construction de deux magasins de poudre terminés en 1845, l'un à Tours et l'autre à Orléans.

CHAPITRE LXII.

Frais judiciaires et condamnations prononcées contre l'administration des postes .... 8,000 fr.

Les prévisions ordinaires sont de 3,000 fr.; la dépense totale se décompose ainsi:

Répression des transports frauduleux	2,084f 83 c
Frais de sept procès par suite d'accidents survenus dans le service des malles	8,915 17
Total	11,000 00

Nous vous proposons l'adoption du crédit demandé.

CHAPITRE LXIV.

Frais de transport des dépêches et des bureaux ambulants sur les chemins de fer.......... 76,450 fr.

L'administration des postes, voulant assurer le service de ses malles par des convois spéciaux, a conclu deux traités :

L'un avec la Compagnie du chemin de fer d'Orléans, pour le transport des malles de Bordeaux, Saint-Etienne et Limoges, moyennant 300,000 fr. ;

L'autre avec la Compagnie de Rouen, pour le transport de la malle de Cherbourg et de celle du Hâvre, moyennant 200,000 fr.

Le prix alloué à ces deux chemins de fer en 1845 a dépassé les dépenses ordinaires en frais de chevaux, guides et entretien des malles-postes sur les cinq routes, d'une somme de 68,925 fr. 35 c.

La Compagnie de Rouen, aux termes de son traité, s'est chargée de l'établissement des bureaux ambulants sur les plans et devis fournis par l'administration des postes ; mais les frais d'amélioration intérieure resteront à la charge du trésor ; d'un autre côté, l'administration avait à en faire établir, dans la prévision de l'ouverture de nouvelles voies de fer en construction : elle a donc fait exécuter un modèle dont le prix est ainsi fixé :

Extérieur à........................	4,450 f.
Appropriation à....................	3,000
Total......	7,450

Nous vous proposons d'allouer cette somme qui, réunie à l'excédant de la dépense ordinaire des cinq malles-postes, représente le crédit demandé.

CHAPITRE LXV.

Frais extraordinaires de tous les services par entreprise .... 290,654 fr.

La demande de ce crédit supplémentaire n'est pas seulement pour frais extraordinaires ; mais elle se divise ainsi :

Transports par entreprise,

Sur terre........	259,490 f.	50 c.
Sur mer..........	4,334	50
Frais extraordinaires des services sur terre.................	26,829	»

Ces demandes sont ainsi motivées :

1° L'établissement du transport des dépêches par les chemins de fer en activité sur les divers points du territoire, a obligé l'administration à ouvrir des correspondances à deux ou trois expéditions par jour, pour tous les bureaux desservis par les nouvelles lignes ; il a entraîné en même temps la création d'un grand nombre de services par entreprise et la suppression d'autres services pour lesquels il a dû être payé, sur les frais extraordinaires, des indemnités fixées par les cahiers des charges.

2° Des améliorations sollicitées par les conseils généraux et par les membres des deux Chambres, dont l'utilité a été constatée, ont modifié les services existants.

3° Enfin, la création d'une nouvelle ligne de bateaux à vapeur sur l'Algérie, fondée par la compagnie Bazin, de Marseille, qui a exigé une double expédition mensuelle de dépêches, a augmenté les dépenses de 24,000 fr.

En résumé, le crédit qui vous a été demandé et que nous vous proposons d'allouer semble devoir laisser encore une insuffisance de 14,662 fr.

CHAPITRE LXVII.

Remboursements divers aux produits des forêts, 516,000 fr.

Restitution de droits indûment perçus sur contributions indirectes. . . . . 200,000 fr.

Sur le premier crédit, une somme de 417,403 f. est destinée à satisfaire aux dommages et intérêts auxquels l'administration des forêts a été condamnée par deux arrêts de la Cour royale de Besançon, par un arrêt de la Cour de Grenoble et par plusieurs jugements du tribunal de l'Argentière, envers des communes du Doubs, de l'Isère et de l'Ardèche.

Le surplus des 516,000 fr. sera employé à l'acquittement des frais de ces procès et à des remboursements d'amendes ou de sommes indûment perçues pour objets divers.

Le second crédit de 200,000 fr. s'applique à la restitution aux compagnies de chemins de fer du trop perçu pour le dixième attribué à l'État sur la partie du tarif correspondant au prix du transport.

Le cahier des charges du chemin d'Orléans autorisait la Compagnie à percevoir les droits de péage et le prix du transport sans comprendre l'impôt; néanmoins l'administration des contributions indirectes, faisant l'application de la loi du 25 mars 1817, avait perçu le dixième du trésor sur le prix même du transport.

Ainsi donc, le prix du transport étant de 100 fr.,

on prélevait pour le droit principal........................ 10 fr. } 11 fr.
et pour le décime........ 1 }
et il ne restait plus pour la Compagnie que 89 f. sur 100 fr.

Mais un arrêt de la Cour de cassation, du 23 juillet 1845, confirmant un jugement du tribunal de la Seine, a décidé que, le cahier des charges étant la loi spéciale du chemin de fer d'Orléans, l'impôt serait pris en dehors du prix du transport. Il en résulte qu'au lieu de prélever 11 fr. sur 100 fr., on ne perçoit plus aujourd'hui que 11 fr. sur 111 fr.

CHAPITRE LXX.

Primes à l'exportation des marchandises.	10,000,000f
Crédit du budget.......	11,500,000.
Dépense totale.....	21,500,000f

L'extension que les exportations ont prise en 1845 a porté sur les fils et tissus de laine et de coton, mais principalement sur les sucres, qui sont compris dans le crédit pour plus de 13 millions.

La Commission a demandé des renseignements sur la situation relative des trois sucres, indigènes, coloniaux et étrangers, pendant les exercices 1844 et 1845. Elle les donne ici pour que l'on puisse juger des résultats de la loi votée par les Chambres.

Sucres indigènes.

	1844.	1845.
Reprises au 1er janvier.....	8,072,272 kil.	6,561,618 kil.
Quantités fabriquées.......	30,562,546	37,018,384
Totaux....	38,635,818 kil.	43,580,002 kil.

Mises en consommation.....	32,174,200 kil.	35,132,836 kil.
Restes au 31 décembre......	6,482,425 kil.	7,702,425 kil.

Sucres coloniaux.

	1844.	1845.
Quantités arrivées........	89,256,552 kil.	102,390,999 kil.
Quantités acquittées......	87,381,874	90,850,635
Quantités en entrepôt au 31 décembre.....	21,727,849	21,108,423
Réexportées avec primes...	5,074	5,071,900
Sommes payées pour primes....	3,579 fr.	3,550,334 fr.

Sucres étrangers.

	1844.	1845.
Quantités arrivées.........	11,229,160 kil.	19,591,269 kil.
Quantités acquittées.......	10,202,742	11,528,322
Quantités en entrepôt au 31 décembre......	3,387,726	1,828,873
Réexportées avec primes....	6,730,412	9,154,694
Sommes payées pour primes..	7,065,122 fr.	9,647,976 fr

CHAPITRE LXXI.

Escompte sur le droit de consommation des sels, 150,000f

Lors de la demande des crédits supplémentaires, l'accroissement de la consommation et le nombre des escomptes effectués faisaient prévoir une dépense de 350,000 fr. et ressortir un déficit de 150,000 fr. sur le crédit de 200,000 fr. ouvert au budget de 1845; mais la saline de Saltzbronn ayant cessé en novembre et décembre d'acquitter le droit au comptant et de souscrire des obligations pour se libérer, la dépense totale ne s'est élevée qu'à environ 308,000 fr.

La Commission, d'accord avec le Gouvernement, vous propose une diminution de 40,000 fr., qui réduira le crédit à 110,000 fr.

CHAPITRE LXXI.

Escompte sur le droit de fabrication de sucre indigène, 10,000 f.

Ce crédit est une conséquence du développement que prend chaque jour davantage la fabrication du sucre indigène.

CRÉDITS SUPPLÉMEMTAIRES NON OUVERTS PAR ORDONNANCES ROYALES.

CHAPITRE LI.

Traitement des agents et préposés de tout grade, autres que les receveurs. . . . . 11,000 f.

Taxations proportionnelles des agents et préposés. 1,100

L'établissement de 14 nouvelles fabriques et l'ex-

tension des anciennes, dont quelques unes se sont livrées, sur une grande échelle, à l'industrie du raffinage, ont nécessité, sur plusieurs points, la création d'emplois qui occasionneront une dépense de 34,000 fr., mais qui, avec les taxations proportionnelles, s'élève à 37,400 fr. Les crédits qui vous sont demandés ne s'appliquent qu'aux quatre derniers mois de 1845

CHAPITRE LIII.

Frais de loyer, de chauffage, etc., alloués aux directeurs .... 15,000 f.

Le crédit ouvert par le budget était de...............................	810,000
Il a été accordé par la loi du 3 juin 1845...............................	2,000
Total.......	827,000 f.

Les frais de bureaux accordés aux directeurs et autres agents étaient réglés, à la fin de décembre, à 833,786 fr.; mais les allocations nouvelles ne partant pas toutes du commencement de l'année, la dépense ne s'élève qu'à 818,000 fr.; cependant il reste à liquider, pour les receveurs des chemins de fer et des salines, des frais qui absorberont le chiffre du crédit demandé.

CHAPITRE LIII.

Dépenses administratives et indemnités pour frais et services extraordinaires, 6,000 f.

Une brigade, chargée de la surveillance spéciale dans le département de Lot-et-Garonne, a été en-

voyée dans le Calvados, avec la mission de rechercher les abus auxquels donne lieu la fraude sur les alcools; le crédit demandé ne s'applique donc point au traitement de ces employés qui figure déjà au budget; ce sont des indemnités de déplacement à cause de leur service ambulatoire, et qui s'élèvent à environ 500 fr. par mois.

Dépenses administratives; loyers des entreposeurs de tabacs, 6,000 f.

Ce crédit a pour objet des allocations nouvelles accordées aux entreposeurs, à titre d'abonnement, pour loyer de magasins, par suite de l'accroissement de la vente des tabacs.

SERVICE ADMINISTRATIF DE PERCEPTION ET D'EXPLOITATION DES POSTES.

CHAPITRE LXI.

Fournitures de bureaux, papiers, ficelles, etc.	10,000 f.
Frais d'impression	80,000
Total........	90,000

Les frais de bureaux, achat de papiers, cire, etc., destinés au service de Paris, qui, en 1844, ne s'étaient élevés qu'à la somme de 129,000 fr., sont liquidés, pour 1845, à.............. 156,800 f.
Le crédit ordinaire est de......... 126,000
d'où il ressort une insuffisance de 30,800 fr.

Cette augmentation de dépense a eu pour cause naturelle la création, en 1844 et 1845, de 331 bureaux de poste, qui ont nécessité, à Paris, la formation de 116,800 dépêches de plus qu'en

1843, sans que la Chambre ait élevé le chiffre alloué au budget.

CHAPITRE LXIV.

Frais extraordinaires du transport des dépêches et indemnités pour cause d'accidents, 15,050 fr.

Ce crédit se divise ainsi :

Condamnations judiciaires.. ..	12,367 fr.	28 c.
Transport de la malle de l'Inde.	2,750	00
Total.......	15,117	28

La dépense réalisée excède donc la demande de 67 fr. 28 c.

Un supplément de 8,000 fr. figure déjà à l'état A pour des condamnations judiciaires prononcées contre l'administration des postes; les 12,367 fr. 28 c. qui vous sont encore demandés s'appliquent particulièrement à des dommages et intérêts accordés par la Cour royale d'Agen et le tribunal de Marjevols, à la suite d'accidents survenus dans la conduite des malles. L'accélération des transports est une amélioration utile, mais elle doit être entourée de toutes les précautions indispensables, afin de prévenir des malheurs qu'on ne peut que déplorer.

Transit à travers la France de la correspondance de l'Angleterre et des Indes orientales.

Le crédit de 2,750 fr. représente les frais de séjour pendant neuf mois, à raison de 5 fr. par jour, de deux nouveaux courriers qui accompagneront les dépêches anglaises. C'est donc une augmentation de dépenses annuelles de 3,650 fr.

Un changement considérable s'est opéré, au com-

mencement de 1845, dans l'organisation du service de la correspondance des Indes orientales avec l'Angleterre. Au lieu d'un seul départ chaque mois, soit de Londres pour les Indes, soit des Indes orientales pour Londres, il en a été institué deux. Aux termes de la convention du 3 avril 1843, l'Administration des postes devait faire face à ce nouveau service, qui a précisément doublé les frais de transport.

Ainsi la dépense occasionnée par le transit des malles anglaises à travers la France, qui figure au budget de 1845 pour 56,940 fr. et qui, à cause de quelques modifications dans le parcours, s'est élevée à 57,344 fr., a été, par suite de la double expédition mensuelle exécutée pour les 9 derniers mois de l'année, à raison de 114,688 fr.; ce qui entraîne un accroissement de dépense de......... 43,008 fr.

Il faut y ajouter la construction de trois nouveaux fourgons............ 10,800

Total......... 53,808

Si un crédit égal ne vous a pas été demandé, c'est que l'Administration des postes a réalisé des économies importantes au même chapitre sur les transports, par l'usage des chemins de fer de Rouen à Orléans. La dépense du double service des malles anglaises est compensée d'ailleurs par l'accroissement des correspondances. Le nombre des lettres de l'Inde, qui de 1842 à 1844 n'était que de 145,000, s'est élevé en 1844 jusqu'à 192,000, et celui des journaux dans la même proportion; les produits, qui, d'après la réduction du prix de transit, n'étaient évalués qu'à 130,000 fr., ont atteint en 1844 le chiffre de 188,000 fr.; il en résulte que, même avec les

charges nouvelles, les recettes du trésor excèderont encore les dépenses de l'État d'une somme de 73,000 fr.

Mais ce n'est pas à un point de vue purement fiscal, que la Commission a considéré le transit des malles de l'Inde; elle y voit un intérêt plus élevé, celui de l'extension de nos relations et de nos correspondances directes avec l'Inde anglaise, avec la Chine et avec nos possessions des Indes orientales.

L'opinion publique est vivement excitée par les diverses tentatives formées à plusieurs reprises pour détourner de notre territoire, au profit de l'Allemagne, le transit des correspondances de l'Inde. La Commission a désiré être fixée sur l'état de la question.

Il résulte des renseignements qu'elle a recueillis, que la convention postale du 3 avril 1843 ne lie nullement la Grande-Bretagne; que le transit des malles closes, indiennes et anglaises, est facultatif pour elle; mais que le transport est obligatoire pour la France, moyennant certaines conditions.

Le grand intérêt de l'Angleterre, c'est la célérité de ses communications avec l'Inde; c'est pour elle une question politique de premier ordre. La régularité des services et l'économie des transports sont deux avantages considérables, mais qui n'ont qu'une importance relative : c'est donc avant tout une question de vitesse; elle préoccupe depuis longtemps les esprits en Angleterre; elle est débattue dans la presse. Il est donc du devoir du Gouvernement de ne négliger aucune expérience qui peut avancer la solution du problème.

En 1843, M. Bloomfield, officier d'artillerie, avait tenté le passage par l'Allemagne, il réalisa

le voyage de Trieste à Londres en cent trente-cinq heures.

M. Waghorn, en 1845, a exécuté le même voyage en cent heures.

Mais Trieste est beaucoup plus rapproché d'Alexandrie que Marseille. Il résulte de ce fait que les dépêches envoyées à Trieste ou à un autre point de débarquement voisin (1), y sont transmises vingt-quatre heures plus tôt.

Cela réduirait donc le parcours des lettres opéré par M. Waghorn à.................. 76 heures.

La France, aux termes de la convention du 3 avril 1843, s'est engagée à transporter les malles anglaises de Marseille à Calais, et *vice versa* :

Service d'été, à raison de....... 72 heures.
Service d'hiver — 80

Mais l'administration des postes a dépassé la mesure de ses obligations ; les faits réalisés pendant les exercices 1843, 1844 et 1845, présentent les moyennes suivantes :

Été.... .... 65 heures 52 minutes.
Hiver .... 72 — 59 —

Ainsi, on a gagné sur le service, pendant l'été plus de six heures, et pendant l'hiver plus de sept heures.

A la vérité, les dépêches ne sont pas dirigées sur Calais, mais sur Boulogne, d'où un paquebot anglais peut les transporter en une heure et demie à Folkestone ; en comptant deux heures et demie pour le parcours de Folkestone à Londres, c'est 4 heures qu'il est nécessaire d'ajouter à la moyenne de 66 heures, pour le transport pendant l'été, de

(1) Duino, petit port situé à 3 lieues de Trieste.

Marseille à Londres; en tout....... 70 heures.

La différence en notre faveur, comparativement au voyage de M. Waghorn, ne serait donc que de six heures, et nous serions serrés de près par la concurrence; mais l'ouverture prochaine du chemin de fer de Paris à Amiens abrègera encore de 3 heures le temps du parcours; ce qui donnerait, pour la voie de France, une diminution de 9 heures, avantage considérable. Il faut encore remarquer que l'épreuve de M. Waghorn n'est pas du tout concluante : il ne portait avec lui qu'une seule gazette et il a fait un véritable tour de force. L'administration des postes transporte un énorme fourgon contenant 50 caisses de dépêches.

Que l'on suppose M. Waghorn ralenti par la pesanteur et par l'encombrement de tout cet attirail, aurait-il pu changer aussi souvent de modes de transport, franchir les cols les plus difficiles des Alpes où les communications sont souvent interrompues par les neiges? D'autres difficultés s'opposeraient encore à l'établissement de cette ligne; il faudrait traiter avec cinq États différents, qui ne se rapprocheraient jamais du taux si bas de la convention du 3 avril 1843, et n'offriraient pas, pour la régularité du transport, les mêmes garanties que la France.

Au reste, des expériences vont être tentées par la voie d'Allemagne et six transports successifs doivent avoir lieu dans des conditions régulières; mais le résultat ne peut en être douteux : la France a pour elle les avantages de sa situation, si la distance est moins courte de quelques lieues, aucune difficulté naturelle ne vient ralentir la rapidité du parcours; l'exécution du chemin de fer qui se poursuit en ce moment écar-

tera toute concurrence étrangère, pour le transit de la malle de l'Inde.

CRÉDITS SUPPLÉMENTAIRES NON OUVERTS PAR ORDONNANCES ROYALES.

ÉTAT B.

CHAPITRE XXII.

Dotations. — Chambre des Pairs.... 9,000 fr.

Ce crédit, demandé dans la loi additionnelle présentée le 15 février dernier, est une allocation supplétive au budget de la Chambre des Pairs pour l'exercice 1845.

CRÉDITS EXTRAORDINAIRES OUVERTS PAR ORDONNANCES ROYALES.

ÉTAT C.

CHAPITRE LXXII.

Achat de presses monétaires et travaux à l'Hôtel des monnaies de Paris, 191,223 fr. 88 c.

Sur les crédits extraordinaires de 1844 et 1845, on voit figurer deux sommes pour achat de presses monétaires, l'une de 45,000, et l'autre de 47,000 fr.; la première de ces presses avait été tirée de Munich, où ce système était employé; elle ne satisfaisait pas à toutes les exigences d'une bonne fabrication; elle ne donnait aucun moyen de frapper sur la tranche de la pièce la légende en relief qui offre une si forte garantie contre le faux monnayage; une presse analogue, mais perfectionnée par le sieur Thonnelier, fut expérimentée, et répondit entière-

ment aux espérances qu'on en avait conçues; dès lors la substitution de la presse mécanique au balancier fut adoptée en principe, et son application ne devint plus qu'une question d'opportunité. Des circonstances décidèrent le Gouvernement à entrer dans cette voie plus tôt qu'il ne se l'était proposé. Au mois d'août 1845, le directeur de la monnaie de Paris étant venu à mourir, le directeur de la monnaie de Lille, M. Dierichs, qui lui succéda, s'engagea envers l'administration à renouveler à ses frais le mobilier de l'hôtel de Paris, si le Gouvernement voulait consentir à fournir le nombre de presses nécessaires pour remplacer les balanciers qui ont toujours été à la charge de l'État; il proposait, en même temps, l'installation de deux machines à vapeur, de la force de 40 chevaux, l'appropriation des locaux, enfin le remplacement de tous les ustenstiles de monnayage par des instruments d'une plus grande puissance et d'une précision plus rigoureuse; il demandait aussi l'exhaussement de la grande salle des monnaies, privée tout à la fois d'air et de jour, à cause du peu d'élévation de la voûte et du manque absolu d'ouvertures.

Le crédit qui vous est demandé se décompose ainsi :

Achat de neuf presses mécaniques	149,000 f.	00 c.
Travaux pour l'établissement des presses	10,000	00
Exhaussement de la grande salle du monnayage	32,223	88
Total	191,223	88

La Commission s'est transportée à l'Hôtel des

monnaies; elle a trouvé tous ces travaux terminés et la grande salle disposée à recevoir les presses qui seront livrées prochainement ; elle a visité avec un égal intérêt la partie gauche du bâtiment, destinée à toutes les opérations de la fabrication et dont le directeur avait pris la restauration à son compte; les machines à vapeur sont installées, elles envoient leurs moteurs dans toutes les directions; le vieux et sombre manège est devenu une magnifique salle qui sera occupée par de puissants laminoirs ; des arceaux en fer soutiennent des galeries latérales prises sur la hauteur et disposées pour les opérations de l'ajustage. On peut dire que toute cette partie de l'édifice a changé d'aspect et se trouve aujourd'hui, par une distribution plus intelligente, et par l'emploi des méthodes perfectionnées, au niveau de tout ce qu'il y a de plus avancé sous le rapport industriel.

Dix presses monétaires vont être installées; chacune d'elles peut frapper 60 pièces par minute : à dix heures de travail, ce serait 36,000 par jour et plus de dix millions de pièces par an ; mais, en adoptant une fabrication restreinte à 25,000 pièces par jour, calcul très-modéré, une seule presse pourrait frapper 7,500,000 pièces en trois cents jours,

Ou, en pièces de 5 francs....	37,500,000 fr.
En pièces de 2 francs......	15,000,000

On jugera ainsi du numéraire que pourront monnayer ces dix presses fonctionnant régulièrement.

La Commission, quoique très-satisfaite de l'ensemble et de l'exécution des travaux qu'elle avait visités, devait encore examiner si une dépense de

cette nature, qui, en raison des nouveaux crédits demandés pour 1846, est une restauration complète de l'Hôtel des monnaies de Paris, pouvait être considérée comme d'une nécessité urgente et en dehors de toutes les prévisions du budget. Dans toute autre circonstance, l'objection eût été grave; mais un fait dominait la question : la vacance de la direction à laquelle il fallait pourvoir. Le monnayage est un service important et qui exerce une influence considérable sur le commerce des matières d'or et d'argent; on ne le suspend que dans des cas de force majeure, et il ne faut cesser la fabrication que le moins de temps possible; si M. le Ministre eût attendu la réunion des Chambres pour présenter un projet de loi spécial, la fabrication, qui a chômé huit mois, aurait été arrêtée beaucoup plus longtemps. Ce motif d'intérêt public a déterminé votre Commission à vous proposer l'adoption du crédit extraordinaire.

CHAPITRE LXXXII.

Réparation de l'aqueduc à l'Hôtel des monnaies de Paris........................... 9,000 fr.

Cet aqueduc, qui sert à conduire les eaux de l'établissement, se trouvait dans un tel état de dégradation et d'encombrement, que des réparations devenaient de plus en plus urgentes et ne pouvaient être différées sans inconvénient.

CHAPITRE LXXXI.

Reprise des mobiliers monétaires de Rouen et de Lyon, 213,811 fr. 70 c.

La fabrication était suspendue dans l'atelier mo

nétaire de Lyon et dans celui de Rouen. Les directeurs sont tenus, d'après les lois existantes, de céder leur mobilier monétaire à leur successeur; la même règle doit être suivie lorsqu'un directeur étant révoqué ou démissionnaire, personne ne se présente pour le remplacer; le Gouvernement ne peut exiger que celui qui n'est plus directeur garde indéfiniment les machines et les ustensiles de monnayage qu'il a été forcé de recevoir de son prédécesseur, après lui en avoir payé la valeur; à défaut de tout autre, l'Etat est réputé son successeur, et, à ce titre, doit être obligé au remboursement; telle est la jurisprudence qui a été appliquée à la Monnaie de Marseille, et, récemment, à celles de Lyon et de Rouen. La remise de leurs mobiliers a été faite au Domaine, et il a été tenu compte aux titulaires du prix d'estimation, fixé par des experts, qui est l'objet du crédit demandé.

ÉTAT C.

CHAPITRE LXXXIII.

Agrandissement de la Douane du Hâvre,
172,607 fr. 61 c.

Le 4 janvier 1844 une ordonnance royale avait déclaré d'utilité publique l'agrandissement de la Douane du Hâvre, et la note préliminaire du budget de 1845 en annonçait l'urgence. En conséquence, deux maisons contiguës aux bâtiments de l'administration ont été expropriées; un plan de reconstruction avait été arrêté, lorsque la loi du 5 août 1844, qui a affecté près de 20 millions à l'amélioration du port du Hâvre, renversa tous ces pro-

jets, et mit en question si la douane ne serait pas transportée ailleurs. Quelque parti que l'on prenne, un pavillon, destiné à la visite des voyageurs et construit en avant de l'hôtel de la Douane, sur le grand quai Notre-Dame, n'en sera pas moins utile. D'après les plans et devis soumis à votre Commission, cette dépense s'élève à.......... 34,062 f.
et celle des deux maisons expropriées, à 138,545

Total égal au crédit demandé.... 172,607

Nous vous proposons d'en régulariser l'emploi.

CHAPITRE LXXXVII.

Service des impressions de l'administration des douanes pour les entrepôts et le transit, 30,000 fr.

L'administration des douanes s'occupe d'une révision générale des registres et des états dont elle se sert, dans le triple but :

1° De restreindre et de simplifier les écritures;

2° De faciliter et de hâter, pour le commerce, l'accomplissement des formalités;

3° De réduire la dépense et d'économiser le temps des employés.

La partie du travail qui s'applique au transit et aux entrepôts est l'objet du crédit demandé. La Commission ne peut qu'encourager les améliorations de cette nature.

SERVICE ADMINISTRATIF ET DE PERCEPTION DES CONTRIBUTIONS INDIRECTES DANS LES DÉPARTEMENTS.

CHAPITRE LXXXIV.

Indemnité au gouvernement belge pour le parcours des convois français sur les chemins de fer belges, 10,000 fr.

Ce crédit n'est que l'exécution de la convention

de 1843, qui règle les bases de l'indemnité due au gouvernement belge.

CHAPITRE LXXXVI.

Augmentation du personnel de l'administration des postes, 9,250 fr.

L'ordonnance du 26 août 1844, rendue en exécution de la loi du 6 juin 1843, a réglé les formes de comptabilité des matières appartenant à l'État dans tous les services publics. Cette ordonnance devait être appliquée en janvier 1845. L'Administration a donc dû pourvoir aux nécessités qui lui étaient imposées, et le crédit qui vous est demandé est destiné à établir à Paris un bureau qui centralise la comptabilité des matières des 25 paquebots de l'administration des postes et des 9 stations de la Manche et de la Méditerranée. Ce bureau réunira également toutes les notions statistiques propres à éclairer sur chaque partie des services le Gouvernement et les Chambres. Le personnel se composera de dix agents de divers grades, et occasionnera une dépense annuelle de 22,200 fr. La somme de 9,250 fr. s'appliquait aux cinq derniers mois de l'année; mais les employés n'ayant pu être installés qu'au 1er octobre, nous vous proposons de réduire le crédit à 5,500 fr.

ANNULATIONS DE CRÉDITS.

ETAT E.

La somme des crédits annulés sur l'exercice 1845 s'élève à........................ 11,201,000 fr.

Mais les crédits reparaissent à la

Report....	11,201,000 fr.
charge de l'exercice 1846, pour une somme de..............	9,201,000
En définitive, l'économie réalisée n'est donc que de..........	2,000,000 fr.

Cette réduction s'applique à la dette flottante, dont les intérêts, évalués pour 1845 à 20 millions, ne sont présumés devoir être liquidés que jusqu'à concurrence de 18 millions; cet excédant de crédit provient principalement du service des caisses d'épargne et de la diminution des placements en bons du trésor.

EXERCICE 1846.

CRÉDITS SUPPLÉMENTAIRES OUVERTS PAR ORDONNANCES ROYALES.

ÉTAT G.

CHAPITRE LVIII *bis*.

Achat de tabacs indigènes et exotiques, 4,000,000 *fr*.

Ce crédit, réimputé à l'exercice 1846, faisait partie des annulations de 1845.

CRÉDITS NON OUVERTS PAR ORDONNANCES ROYALES.

ÉTAT H.

CHAPITRE XXVI.

Traitements des bureaux. — Administration des postes, 22,200 *fr*.

Organisation du bureau central de comptabilité

des matières. — Voir au chapitre LXXXVI de l'exercice 1845 (page 127) la justification de ce crédit.

SERVICE DU TIMBRE.

CHAPITRE XLIII.

Personnel. — Atelier général à Paris, 9,000 *fr.*

Ce crédit est motivé par l'insuffisance du personnel pour le service des ateliers du timbre à Paris, qui prend chaque jour un nouvel accroissement; après nous être entendus avec la Commission du budget, nous vous proposons de l'adopter.

CHAPITRE LI.

Traitements des agents et préposés de tous grades, autres que les receveurs, 34,000 *fr.*
Taxations proportionnelles, 3,400 *fr.*

eh Ces crédits ne sont qu'une reproduction de ceux
cons figurent à l'exercice 1845, et se justifient par
nés au 1an de la fabrication du sucre indigène; il
nouveau ce cependant que le projet de loi adopté
cette dépe mbre, qui interdit le raffinage aux fabri-
rangée da sucre de betterave, permette, en restrei-
sait en ef surveillance, de réduire le nombre des
de 18 és.
nous

CHAPITRE LIII.

Loyers et frais de bureaux, abonnements, 25,000 *fr.*

Cette dépense tend à s'accroître; le supplément
Fr qui n'était que de 15,000 fr. en 1845, ne suffirait
s pour 1846.

faux

ÉTAT I.

Travaux d'appropriation à l'Hôtel des monnaies de Paris, 50,000 *fr.*

Ce crédit extraordinaire, qui fait partie du projet additionnel présenté le 13 février dernier par M. le Ministre des finances, est le complément des travaux exécutés à l'Hôtel des monnaies de Paris; il consiste : 1° dans l'établissement d'une nouvelle salle de monnayage dans la cour qui, avec celle qui existe déjà et qui vient d'être restaurée, donnera la possibilité d'installer à la fois trente presses mécaniques ;

2° Dans les dépendances nécessaires pour le contrôle, le local pour les délivrances, la caisse et autres services indispensables.

Au moyen de ce crédit, qui, réuni aux 191,223 fr., dont le détail se trouve déjà à l'exercice 1845, et aux 9,000 fr. pour la réparation de l'aque[illegible] donne le chiffre total de 250,223 fr. 88 c[illegible] aura réalisé à la vérité, avec l'aide du di[illegible]0,000 *fr.* s'est chargé de la plus forte part, presque [illegible] autres améliorations pour lesquelles M. le [illegible] des finances avait, dans la loi proposée le [illegible] 1843, demandé un crédit de 2,215,000 fr.; [illegible] de cette loi aurait ainsi procuré au Trésor, sans [illegible] pût alors s'en douter, une économie considéra[illegible]

CHAPITRE LXIII.

Transports et paquebots. — Traitements des directeur[illegible] agents administratifs, 23,500 fr.

Une décision du Ministre des finances a porté [illegible] 6 à 8,000 fr. les traitements de l'ingénieur e[illegible]

l'ordonnateur, membres du comité de direction du service des paquebots-postes; une autre décision a refondu, sur des bases nouvelles, le personnel des agents comptables de la Manche et de la Méditerranée. Il en résulte une augmentation de dépense égale au crédit demandé.

CRÉDITS EXTRAORDINAIRES OUVERTS PAR ORDONNANCES ROYALES.

ÉTAT I.

CHAPITRE LXXII.

Construction d'une nouvelle Douane (direction de Besançon).......................58,000 fr.

Une rectification à la route qui met en communication le département du Doubs avec l'état de Neufchâtel avait été arrêtée au mois d'août 1843; elle entraînait le déplacement de la douane et la construction de bâtiments qui devaient être terminés au 1er octobre 1846, époque de l'ouverture du nouveau chemin; la Commission n'a pas cru que cette dépense, quelque urgente qu'elle fût, pût être rangée dans les dépenses imprévues; rien ne s'opposait en effet, à ce qu'un crédit fût demandé au budget de 1845. Sous le bénéfice de cette observation, nous vous proposons d'allouer le crédit demandé.

CHAPITRE LXXIX.

Frais de changements de timbres pour papiers timbrés, 53,000 fr.

Un fait nouveau, la découverte d'un atelier de faux timbre à Paris, a nécessité le changement

de tous les timbres. Jusqu'à présent la fraude, restreinte au lavage des papiers, ne s'était point appliquée à la contrefaçon des empreintes. La nouveauté des timbres mettra les faussaires dans l'impossibilité de laver les anciens papiers, et l'exécution plus parfaite des types rendra leur imitation très-difficile.

CHAPITRE LXXVIII.

Frais de construction et d'appropriation de quinze bureaux ambulants pour transport des dépêches sur les chemins de fer. .... 111,700 fr.

Nous avons dit qu'un bureau modèle avait coûté 7,400 fr.; quinze autres vous sont demandés au même taux. La Commission trouve ce prix un peu élevé, surtout si, comme il convient à des bureaux de poste, ces petits établissements nomades se font seulement remarquer par la commodité de leur distribution intérieure et n'attirent pas les regards par le luxe des sculptures et dorures.

CRÉDIT EXTRAORDINAIRE POUR FONDS NON EMPLOYÉS SUR 1845.

ÉTAT J.

CHAPITRE LXXIII.

Retrait et démonétisation de diverses pièces, 3,000,000 f.

Ce crédit n'est qu'un report de la loi du 10 juillet 1845, qui a affecté 5,230,000 fr. au retrait et à la démonétisation des espèces de billon; la Commission des monnaies avait évalué ce qui restait encore en circulation :

Pour les pièces de six liards, à..	7,000,000 f.
Pour les pièces de 10 c. à l'N..	3,287,000
Pour les pièces de 15 et 30 sols.	25,278,019

D'après ces bases un crédit de 5,250,000 fr. était destiné à compenser, pour le Trésor, la différence du taux légal de ces pièces à leur valeur intrinsèque. La perte résultant des frais s'appliquait :

1° Aux pièces de six liards, pour.	2,100,000 f.
2° Aux pièces de 10 c., pour.....	650,000
3° Aux pièces de 15 et 30 sols, p.	2,500,000

Les faits constatés sont restés fort au-dessous des prévisions; il a été seulement retiré (valeur nominale) :

Des pièces de six liards pour.	3,715,656 f. 37 c.
Des pièces de 10 c., pour..	1,667,278 60

Le délai pour le retrait des pièces de 15 et de 30 sols ne doit expirer que le 31 août prochain : il serait donc difficile de préjuger le résultat de cette opération ; mais on peut, dès à présent, constater sur les pièces de six liards et de 10 c., un boni qui variera d'après la valeur à laquelle le métal démonétisé aura été adjugé, mais qui ne laissera pas que d'être considérable.

CRÉDITS OUVERTS AUX SERVICES SPÉCIAUX PORTÉS POUR ORDRE AU BUDGET.

ÉTAT F.

IMPRIMERIE ROYALE.

CHAPITRE III.

Dépense d'exploitation.................. 240,000 fr.

Ce crédit supplémentaire se décompose :

1° En salaires d'ouvriers et indemnités de travaux extraordinaires.............. 52,000 fr.

2° En achats de papiers et approvisionnements divers.......................... 188,000 fr.

Mais si les dépenses ont dépassé de 240,000 fr. les évaluations du budget, les recettes paraissent devoir s'élever de 280,000 fr. au-delà des prévisions de 1845.

Quoique l'imprimerie royale solde son passif avec ses rentrées et n'emprunte rien au budget de l'État, l'accroissement des travaux retombe, en définitive, à la charge des départements ministériels qui ordonnent ces mêmes travaux, et la Commission s'est demandé si ce ne serait pas ici le lieu de blâmer cette tendance qui multiplie tellement de nos jours les impressions de toutes espèces; elle s'est demandé si beaucoup des publications faites aux frais du Gouvernement avaient le mérite d'une incontestable utilité ; si quelques unes d'elles étaient appropriées à leur objet plutôt qu'à la convenance de leurs auteurs.

Les dépenses d'impressions, papier, réglure, etc., fournis par l'imprimerie royale, se sont élevées, en

1844, à 484,600 fr.; d'après la liquidation des dix premiers mois, on peut les évaluer, pour 1845, à . . . . 443,100 fr.

Le crédit ordinaire n'est que de.	363,100
L'insuffisance sera donc de. . . .	80,000 fr.

La Commission vous propose d'allouer, par mesure d'ordre, ces deux suppléments de crédits.

EXERCICES PÉRIMÉS.

ÉTAT K.

Les crédits extraordinaires pour les créances des exercices périmés, sont proposés à la suite de chaque Ministère, et se trouvent réunis dans l'état annexé au projet. Cette dépense à imputer sur 1846 se montera à 346,812 fr. 17 c.; nous nous bornerons à faire remarquer que, ces créances ayant été réclamées dans les délais prévus par la loi du 29 janvier 1831, et que le retard de paiement provenant, de fait, de l'Administration, elles ont dû être relevées de la déchéance prononcée. Nous mentionnerons encore ici un crédit de 1,109 fr. pour le même objet; mais, comme il est affecté au service spécial de la Légion-d'Honneur, nous n'en prenons note que par mesure d'ordre.

EXERCICES CLOS.

ÉTAT N.

Nous n'avons rien à dire sur les crédits supplémentaires demandés pour les restes à payer des exercices clos, si ce n'est qu'ils ont été constatés dans chaque Ministère, en se conformant aux pres-

criptions légales; la dépense résultant pour 1846 est de 870,622 fr. 69 c.; l'ensemble et la répartition se trouvent dans l'état annexé au projet...

Emprunt grec.

Une ordonnance royale du 12 septembre 1845 a ouvert, au Ministère des finances, un crédit extraordinaire de 527,240 fr. 02 c., à l'effet de pourvoir, à défaut du gouvernement de la Grèce, au paiement du semestre échu le 1er septembre dernier, des intérêts et de l'amortissement de l'emprunt contracté en 1833, jusqu'à concurrence de la portion garantie par la France, aux termes de la loi du 14 juin 1833.

La Commission vous propose la régularisation de ce crédit.

PROJET DE LOI.

PROJET DE LOI.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

TITRE Ier.

Crédits supplémentaires et extraordinaires de l'exercice 1845, *et annulations des crédits sur le même exercice.*

Article premier.

Il est alloué, sur l'exercice 1845, au-delà des crédits accordés par la loi de finances du 4 août 1844 et diverses lois spéciales, des crédits supplémentaires montant à *dix-huit millions cinq cent quatre-vingt-dix-sept mille cent trente-deux francs vingt centimes* (18,597,132 fr. 20 centimes).

Ces crédits supplémentaires demeurent répartis, entre les différents départements ministériels, conformément aux états A et B ci-annexés.

Art. 2.

Il est accordé, sur le même exercice 1845, des crédits extraordinaires montant à la somme de *douze millions soixante-quatorze mille sept cent cinquante et un francs trente-sept centimes* (12,074,751 fr. 37 centimes).

Ces crédits extraordinaires demeurent répartis, entre les différents départements ministériels, conformément aux états C et D ci-annexés.

PROJET DE LOI

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

TITRE PREMIER.

Crédits supplémentaires et extraordinaires de l'exercice 1845,
~~*et annulations de crédits sur le même exercice.*~~

Article premier.

Il est alloué, sur l'exercice 1845, au-delà des crédits accordés par la loi de finances du 4 août 1844 et diverses lois spéciales, des crédits supplémentaires montant à *dix-huit millions cinq cent dix mille cent trente-deux francs vingt centimes* (18,510,132 fr. 20 cent.).

Comme au projet.

Art. 2.

Il est accordé, sur le même exercice 1845, des crédits extraordinaires montant à la somme de *douze millions trente-trois mille six cent quarante-cinq francs soixante-quatre centimes* (12,033,645 fr. 64 cent.).

Comme au projet.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

Art. 3.

Les crédits accordés, sur l'exercice 1845, par la loi du 4 août 1844 et par des lois spéciales, sont réduits d'une somme de *quinze millions neuf cent quatre-vingt-treize mille neuf cent cinquante-trois francs vingt-neuf centimes* (15,993,953 fr. 29 centimes).

Ces annulations de crédits demeurent fixées, par ministère et par chapitre, conformément à l'état E ci-annexé.

Art. 4.

Les crédits accordés pour les services spéciaux, portés pour ordre au budget de l'exercice 1845, sont augmentés de la somme de *deux cent quarante mille francs* (240,000 francs), conformément à l'état F ci-annexé.

TITRE II.

Crédits supplémentaires et extraordinaires de l'exercice 1846.

Art. 5.

Il est alloué, sur l'exercice 1846, au-delà des crédits accordés par la loi de finances du 19 juillet 1845, des crédits supplémentaires montant à *cinq millions sept cent soixante-dix-sept mille quatre-vingt-dix-neuf francs quarante-cinq centimes* (5,777,099 fr. 45 centimes).

Ces crédits supplémentaires demeurent répartis conformément aux états G et H ci-annexés.

Art. 6.

Il est accordé, sur le même exercice 1846, des crédits extraordinaires montant à la somme de *dix-huit millions cinq cent trente-quatre mille huit cent quarante-six francs soixante-treize centimes* (18,534,846 fr. 73 centimes).

Ces crédits extraordinaires demeurent répartis, entre les divers départements ministériels, conformément aux états I et J ci-annexés.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 3.

Les crédits accordés, sur l'exercice 1845, par la loi du 4 août 1844 et par des lois spéciales sont réduits d'une somme de *dix-huit millions sept cent quatre-vingt-trois mille quarante-neuf francs quatre-vingt-six centimes* (18,783,049 fr. 86 cent.).

Ces annulations de crédits demeurent fixées, par ministère et par chapitre, conformément à l'état E ci-annexé.

Art. 4.

Comme au projet.

TITRE II.

Crédits supplémentaires et extraordinaires de l'exercice 1846.

Art. 5.

Il est alloué, sur l'exercice 1846, au-delà des crédits accordés par la loi de finances du 19 juillet 1845, des crédits supplémentaires montant à *cinq millions sept cent douze mille quatre-vingt dix-neuf francs quarante-cinq centimes* (5,712,099 fr. 45 cent.).

Ces crédits supplémentaires demeurent répartis conformément aux états G et H ci-annexés.

Art. 6.

Il est accordé, sur le même exercice 1846, des crédits extraordinaires montant à la somme de *vingt millions sept cent soixante-cinq mille huit cent cinquante-deux francs quatre-vingt-douze centimes* (20,765,852 fr. 92 cent.).

Ces crédits extraordinaires demeurent répartis, entre les divers départements ministériels, conformément aux états I et J ci-annexés.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

Art. 7.

Il est accordé, sur l'exercice 1846, pour le paiement des créances des exercices périmés, des crédits extraordinaires spéciaux montant à la somme de *trois cent quarante-quatre mille vingt-neuf francs dix-sept centimes* (344,029 fr. 17 centimes).

Ces crédits extraordinaires spéciaux sont répartis, entre les différents départements ministériels, conformément à l'état K ci-annexé.

Art. 8.

Il sera pourvu aux dépenses autorisées par les articles 5, 6 et 7, qui précèdent, au moyen des ressources accordées par la loi de finances du 19 juillet 1845.

Art. 9.

Les crédits accordés pour les services spéciaux portés pour ordre au budget de 1846 sont augmentés de la somme de *onze cent neuf francs* (1,109 francs), conformément à l'état L ci-annexé.

TITRE III.

Annulations et suppléments de crédits pour les travaux extraordinaires.

Art. 10.

Les crédits accordés, par diverses lois, sur les exercices 1844 et 1845 aux Ministres des travaux publics, de la guerre de la marine, pour les travaux extraordinaires régis par le lois des 25 juin 1841 et 11 juin 1842, sont réduits, conformément au tableau M ci-annexé, d'une somme de *quarante-cinq millions cinq cent soixante et un mille six cent soixante-douze francs trente-cinq centimes* restée sans emploi sur lesdits exercices, savoir :

Exercice 1844	41,561,672f 35c	45,561,672f 35c
— 1845	4,000,000 00	

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 7.

Il est accordé, sur l'exercice 1846, pour le paiement des créances des exercices périmés, des crédits extraordinaires spéciaux montant à la somme de *trois cent quarante-six mille huit cent douze francs dix-sept centimes* (346,812 fr. 17 cent.).

Comme au projet.

Art. 8.

Comme au projet.

Art. 9.

Comme au projet.

TITRE III.

Annulations et suppléments de crédits pour les travaux extraordinaires.

Art. 10.

Les crédits accordés, par diverses lois, sur les exercices 1844 et 1845 aux Ministres des travaux publics, de la guerre et de la marine, pour les travaux extraordinaires régis par les lois des 25 juin 1841 et 11 juin 1842, sont réduits, conformément au tableau M ci-annexé, d'une somme de *quarante-cinq millions neuf cent onze mille six cent soixante-douze francs trente-cinq centimes* restée sans emploi sur lesdits exercices, savoir :

Exercice 1844...	41,911,672 f. 35 c.	45,911,672 f. 35 c.
— 1845...	4,000,000 00	

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

Art. 11.

Conformément au tableau M ci-annexé, des crédits supplémentaires, montant à *cinquante-trois millions huit cent quatre-vingt-dix-huit mille quatre cents francs six centimes*, sont ouverts, sur les exercices 1845 et 1846, aux Ministres des travaux publics, de la guerre et de la marine, pour les services mentionnés à l'article précédent, savoir :

Sur l'exercice	1845....	48,598,400f 06c	53,898,400f 06c
—	1846....	5,300,000 00	

Art. 12.

Il est accordé aux Ministres des travaux publics et de la guerre, sur l'exercice 1845, des crédits spéciaux montant à *deux millions neuf cent trente mille francs* (2,930,000 francs) pour les travaux extraordinaires régis par les lois des 25 juin 1841 et 11 juin 1842.

Ces crédits spéciaux demeurent répartis, par Ministère et par chapitre, conformément au tableau M ci-annexé.

TITRE IV.

Crédits supplémentaires aux restes à payer des exercices clo.

Art. 13.

Il est accordé, en augmentation des restes à payer des ex. cices 1841, 1842 et 1843, des crédits supplémentaires pour somme de *huit cent soixante-dix mille six cent vingt-d. francs soixante-neuf centimes* (870,622 fr. 69 centimes), mo tant de nouvelles créances constatées sur ces exercices, suiv l'état N ci-annexé.

Les Ministres sont, en conséquence, autorisés à ordonnar ces créances sur le chapitre spécial ouvert pour les dépe des exercices clos, aux budgets des exercices courants, con mément à l'article 8 de la loi du 23 mai 1834.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 11.

Conformément au tableau M ci-annexé, des crédits supplémentaires, montant à *cinquante-quatre millions deux cent quarante-huit mille quatre cents francs six centimes*, sont ouverts, sur les exercices 1845 et 1846, aux Ministres des travaux publics, de la guerre et de la marine, pour les services mentionnés à l'article précédent, savoir :

Sur l'exercice	1845...	48,798,400 f. 06 c.	54,248,400 f. 06 c.
——	1846...	5,450,000	

Art. 12.

Il est accordé aux Ministres des travaux publics et de la guerre, sur l'exercice 1845, des crédits spéciaux montant à *deux millions neuf cent mille francs* (2,900,000) pour les travaux extraordinaires régis par les lois des 25 juin 1841 et 11 juin 1842.

Comme au projet.

TITRE IV.

Crédits supplémentaires aux restes à payer des exercices clos.

Art. 13.

Comme au projet.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

TITRE V.

Avance au gouvernement de la Grèce.

Art. 14.

Il est ouvert au Ministre des finances un crédit de *cinq cent vingt-sept mille deux cent quarante francs deux centimes* (527,240 francs 02 centimes), à l'effet de pourvoir, au défaut du gouvernement de la Grèce, au paiement du semestre échu le premier septembre 1845 des intérêts et de l'amortissement de l'emprunt négocié le 12 janvier 1833 par ce gouvernement, jusqu'à concurrence de la portion garantie par le Trésor de France, en exécution de la loi du 14 juin 1833 et de l'ordonnance royale du 9 juillet suivant.

Les paiements qui seront faits en vertu de l'autorisation donnée par le présent article auront lieu à titre d'avances à recouvrer sur le gouvernement de la Grèce. Il sera rendu annuellement aux Chambres un compte spécial de ces avances et des recouvrements opérés en atténuation.

TITRE VI.

Dispositions particulières.

Art. 15.

Des ordonnances royales pourront reporter aux exercices subséquents la portion des crédits désignés ci-après, ouverts aux ministres de la marine et des affaires étrangères, qui n'aura pas été employée pendant l'exercice pour lequel ces crédits sont accordés pa les articles 3 et 6 de la présente loi. (État C et I.)

MINISTÈRE DE LA MARINE.

Crédits ouverts sur l'exercice 1845.

(*Incendie du Mourillon.*)

Chap. IX *bis*. Travaux du matériel naval. (Ports.).................	2,331,000f	3,165,000f
Chap. XIII *bis*. Travaux hydrauliques et bâtiments civils.........	834,000	

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

TITRE V.

Avance au gouvernement de la Grèce.

Art. 14.

Comme au projet.

TITRE VI.

Dispositions particulières.

Art. 15.

Des ordonnances royales pourront reporter aux exercices subséquents la portion des crédits désignés ci-après, ouverts au Ministre de la marine, qui n'aura pas été employée pendant l'exercice pour lequel ces crédits sont accordes par l'article 3 de la présente loi (état C).

MINISTÈRE DE LA MARINE.

Crédits ouverts sur l'exercice 1845.

Comme au projet.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES.

Crédit ouvert sur l'exercice 1846.

Chap. XVII. Reconstruction de la maison consulaire à Tanger.. 100,000

Art. 16.

Les dépenses pour travaux extraordinaires, faites en vertu de la loi du 25 juin 1841, qui excèderont le montant de l'emprunt de 450 millions affecté à cette nature de travaux par l'article 35 de la loi sur le budget des recettes de 1842, seront provisoirement supportées par la dette flottante du trésor, et inscrites au compte spécial destiné à constater les avances faites par le trésor pour les chemins de fer et pour les autres travaux autorisés conformément à l'article 18 de la loi du 11 juin 1842.

Il sera fait recette à ce compte spécial, en atténuation des avances qu'il présentera, des sommes versées par les compagnies adjudicataires de chemins de fer, en remboursement des dépenses effectuées par le trésor public.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

(Supprimé).

Art. 16.

Comme au projet.

PROJET DE LOI

PRÉSENTÉ LE 13 FÉVRIER 1846.

Article premier.

Un crédit supplémentaire de *neuf mille francs* (9,000 fr.) est ouvert au Ministre des finances sur l'exercice 1845, en addition au budget de la Chambre des Pairs.

Art. 2.

Un crédit extraordinaire de *cinquante mille francs* (50,000) est ouvert au Ministre des finances sur l'exercice 1846, pour travaux d'appropriation à l'hôtel des Monnaies de Paris.

Art. 3.

Le crédit de 2,176,000 francs accordé sur l'exercice 1845 au Ministre de l'intérieur, par la loi du 22 juin 1845, pour l'achèvement et la restauration de divers monuments historiques est réduit d'une somme de *deux millions vingt-deux mille quatre-vingt-seize francs cinquante-sept centimes* (2,022,096 fr. 57 c.), qui est reportée, avec la même affectation, à l'exercice 1846, savoir :

1° Eglise Saint-Ouen de Rouen (Seine-Inférieure)	1,300,000 f.	» c.
2° Château de Blois (Loir-et-Cher)	410,596	57
3° Amphithéâtre d'Arles (Bouches-du-Rhône)	311,500	»
Total	2,022,096	57

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Adopté par l'addition d'une somme de 9,000 fr. à l'état B.

Adopté par l'addition d'une somme de 50,000 fr. à l'état I.

Adopté par l'addition d'une somme de 2,022,096 fr. 57 c. aux états E et J.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

Art. 4.

Les crédits accordés sur l'exercice 1845 au Ministre des travaux publics, pour les dépenses du service désignées ci-après, sont réduits d'une somme de *sept cent soixante sept mille francs* (767,000), qui est reportée, avec la même affectation à l'exercice 1846, savoir :

Restauration et agrandissement de divers édifices publics (loi du 6 avril 1845)........................	205,000 fr.
Achèvement de divers édifices publics (loi du 26 avril 1845)............................	420,000
Régularisation des abords du Panthéon, et travaux à exécuter à la Chambre des Pairs, par suite de l'élargissement de la rue de Vaugirard (loi du 8 juillet 1844)............................	60,000
Réparation de dommages causés aux routes, ponts et voies navigables, ainsi qu'aux digues et levées, par les inondations du Rhône et de ses affluents (loi du 26 juillet 1844)................	82,000
Total..........	767,000

Art. 5.

Un crédit extraordinaire spécial de *deux mille sept cent quatre-vingt-trois francs* (2,783 fr.) est ouvert au Ministre des finances, sur l'exercice 1846, pour le paiement de créances d'exercices périmés.

Art. 6.

Les crédits accordés sur l'exercice 1844 au Ministre des travaux publics, pour les dépenses du service extraordinaire désignées ci-après, sont réduits d'une somme de *trois cent cinquante mille francs* (350,000 fr.), qui est reportée, avec la même affectation, à l'exercice 1845, pour *deux cent mille francs* (200,000), et à l'exercice 1846, pour *cent cinquante mille francs* (150,000 fr.), savoir :

ÉTAT B. *TABLE*

CHAPITRES SPÉCIAUX.	
28	Abonnements pour frais
	M
2	Administration centrale.
6	Haras, dépôts d'étalons,
21	Matériel de l'artillerie. —
31	Services civils en Algérie
20	Dépenses temporaires. —
22*	Dotations. — Chambre d
	SERVICE ADMINISTRAT
81	Personnel. . . . .
82	Matériel. — Fourniture loyer, etc. . . . .
83	Dépenses diverses. . . . . . .
	SERVICE ADMINISTRA

10	Intérêts de la dette flottant
28	Subvention à di

Æ *des Crédits annulés sur l'exercice 1845.*

.INISTÈRES ET SERVICES.		MONTANT des CRÉDITS ANNULÉS.
NISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.		
d'a lais de la Chambre des Pairs...........	70,854 fr. 17 c.	4,250,910 86
l'empereur Napoléon..................	968,208 00	
IIN ermant les restes mortels des deux grands rand et Duroc, et construction de deux des Invalides.......................	24,590 00	
— de divers monuments historiques. (Loi du prin	2,022,096 87	
alais-de-justice de Lyon et de Bordeaux..	1,165,252 12	
STÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.		
1re SECTION. — SERVICE ORDINAIRE.		
— A		
r.. ausés aux routes, aux ponts, aux voies na- les et levées par les inondations du Rhône 26 juillet 1844).....................	82,000 00	767,000 00
- S Panthéon, et travaux exécutés à la Cham- l'élargissement de la rue de Vaugirard.	60,000 00	
ent de divers édifices publics. (Loi du 6	205,000 00	
es ces publics d'intérêt général. (Loi du 26	420,000 00	
MINISTÈRE DE LA GUERRE.		
1re SECTION. — SERVICE ORDINAIRE.		
et ersonnel)...........................	8,285 00	2,564,159 00
....	150,505 00	
....	194,000 00	
es......................................	1,251,760 00	
réforme.................................	11,000 00	
l..	30,000 00	
. du 15 avril 1845......................	19,000 00	
s en Algérie............................	959,595 00	
MINISTÈRE DES FINANCES.		
s du Trésor.............................	2,000,000 00	

ÉTAT I.

CHAPITRES SPÉCIAUX.	
"	Acquisition d Montauban
17	Reconstructio
"	Travaux d'ur
5	Solde et habil
6	Hôpitaux....
7	Vivres......
9	Salaires d'ouv
10	Approvisionn
14	Affrètements e
21	Dépenses des s
22	Dépenses des
23	Dépenses des co Bourbon....
24	
25	Subvention à d
	hôpitaux....

TABLEAU des Crédits extraordinaires accordés pour

MINISTÈRES ET SERVICES.

MINISTÈRE DE LA JUSTICE ET DES CULTES.

DÉPENSES DES CULTES.

tériel nécessaire à l'établissement du séminaire près la faculté de théologie protestante de
....

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES.

la maison consulaire à Tanger..

MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE ET DU COMMERCE.

à l'établissement thermal de Vichy......................................

MINISTÈRE DE LA MARINE.

1re SECTION. — *Service ordinaire.*

nt des équipages et des troupes...
....
....
....
its généraux de la flotte...
nsports par la mer..
es militaires aux colonies (personnel)..................................
ces militaires aux colonies (matériel)..................................
es de la Martinique, de la Guadeloupe, de la Guyane française et de { Service général.....
.... { Service local.......
s établissements coloniaux..

dép

CH

00 000

00 00

Suite de *l'Etat M.*

CHAPITRES SPÉCIAUX.	MI
	MI
	2e SECT
	Ire PARTIE. —
1	Travaux de fortifications
2	Travaux de fortifications d
3	Travaux pour les bâtiment
4	Constructions pour le serv
5	Constructions aux établiss
	IIe PARTIE. —
6	Travaux de fortification du
	MI
	2e SECTION. — SERVIC
1	Fort Boyard...........
3	Établissements à créer à l
4	Digue et arsenal de Cherb
	Trava
	Ministère des travaux pu
6	Hôpitaux. ...

Suite du TABLEAU des annulations et allocations de crédits pour

NISTÈRES ET SERVICES.	CRÉDITS ANNULÉS pour transports aux exercices subséquents. Crédits annulés sur l'exercice 1844.	Crédits annulés sur l'exercice 1845.
IISTÈRE DE LA GUERRE.		
ION. — SERVICE EXTRAORDINAIRE.		
Travaux régis par la loi du 28 juin 1841.	fr. c.	fr. c.
de Paris	58,132 19	〃
les places autres que Paris	432,597 19	〃
s militaires	141,260 27	〃
ce de l'artillerie	718,629 18	〃
ements des poudres et salpêtres	624,595 28	〃
Total	1,971,814 11	〃
Travaux régis par la loi du 11 juin 1842.		
Hâvre	800,000 00	〃
NISTÈRE DE LA MARINE.		
E EXTRAORDINAIRE. *Travaux régis par la loi du 28 juin 1841.*		
	1,065,063 81	〃
Castineau	717,057 99	〃
burg	〃	〃
	1,780,101 80	〃
RÉCAPITULATION.		
ux régis par la loi du 28 juin 1841.		
lics	11,439,786 74	4,000,000 00
	1,971,814 11	〃

...es travaux ext...

CR...
CRÉDITS OUVERT...
pour fonds restés sans emploi sur l'exercice 1842 et 1843.
fr. c.
»
»
»

EXERCICES.	CHAPITRES spéciaux.	
1843.	7	Recrutemen...
	9	Solde et ent...
	12	Transports...
	15	Fourrages. ...
	16	Soldes de n...
	18	Dépenses te...
	21	Matériel de...
	24	Matériel d...
	25	Écoles mili...
	29	Services ci...
	30	Travaux civ...
1841.	3	Officiers mi...
	7	Vivres....
	8	Travaux d...
	20	Colonies. -...
	21	Colonies. -...
1842.	3	Officiers mi...
	5	Solde et h...
	7	Vivres....
	8	Travaux d...
	14	Affrètemen...
	17	Matériel de...
	3	Officiers m...
	5	Solde et ha...
	6	Hôpitaux.

Suite de l'*Etat* N.

MINISTÈRES ET SERVICES.	MONTANT DES CRÉDITS par CHAPITRE.		MONTANT DES CRÉDITS par EXERCICE.	
Suite du MINISTÈRE DE LA GUERRE.	fr.	c.	fr.	c.
REPORT........................	....		106,750	66
et réserve...	377	71		
...tien des troupes..	839	59		
...énéraux..	1,996	51		
....	643	50		
- activité et de réforme....................................	400	00		
...poraires...	900	00	72,472	42
...artillerie...	51,221	89		
...énie...	12,949	55		
...ires...	2,137	01		
...ls en Algérie..	691	66		
extraordinaires en Algérie..................................	315	00		
TOTAL..................	....		179,223	08
MINISTÈRE DE LA MARINE.				
SERVICE MARINE.				
...aires et civils..	642	77		
....	73	71		
...atériel naval..	1,770	00	11,251	56
...services militaires......................................	67	50		
...services accessoires.....................................	8,697	58		
...ires et civils...	1,146	67		
...lement des équipages.....................................	9,691	51		
....	2,086	93		
...atériel naval. (Ports.)..................................	130,552	73	143,905	96
...t transports par mer.....................................	199	59		
...vices d'administration des ports et objets divers........	228	43		
...ires et civils...	6,590	46		
...ment des équipages.......................................	115,600	10		
....	2.678	26		

ERRATA.

Page 10, nombres, *lisez* **nombre.**
Page 12, cultes, protestants, *lisez* **cultes protestants.**
Page 17, exercice 1846, *lisez* **1845.**
Page 55, ligne 18, 6,000, *lisez* **60,000.**
Page 56, *lisez* exercice **1845.**
Page 136, au folio, 12, *lisez* **136.**
Page id., inances, *lisez* **Finances.**

.... | 2.678 20 |

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Adopté par l'addition d'une somme de 767,000 fr. à l'état E et J.

Adopté par l'addition d'une somme de 2,783 fr. à l'état K.

Adopté par l'addition d'une somme de 350,000 fr. à l'état M.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

TRAVAUX EXTRAORDINAIRES.

(Loi du 25 juin 1841.)

Crédits annulés sur l'exercice 1844.

Routes royales classées avant le 1er janvier 1837.	40,000f
Chemins de fer construits par l'Etat............	110,000
Etablissements de nouveaux canaux...........	200,000
Total........	350,000

Crédits ouverts sur l'exercice 1845.

Etablissements de nouveaux canaux..........	200,000f

Crédits ouverts sur l'exercice 1846.

Routes royales classées avant le 1er janvier 1837.	40,000f
Chemins de fer construits par l'Etat...........	110,000
Total...........	350,000

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Adopté par l'addition d'une somme de 350,000 fr. aux annulations de l'état M.

Adopté par l'addition de 200,000 fr. sur l'état M.

Adopté par l'addition d'une somme de 350,000 fr. sur l'état M.

PROJET DE LOI.

PRÉSENTÉ LE 6 MARS 1845.

Article unique.

Il est ouvert au Ministre des travaux publics, sur l'exercice 1845, chapitre XVI *bis* du budget, première section, un crédit de *quarante-cinq mille francs* (45,000 fr.), destiné à la liquidation des dépenses faites dans le cours de cet exercice pour les études de chemins de fer.

Adopté par l'addition d'une somme de 45,000 francs à l'état C.

(N° 108.)

Chambre des Députés.

SESSION 1846.

RAPPORT

FAIT

*Au nom de la Commission * chargée de l'examen du projet de loi relatif à un crédit de 3,000,000 fr. sur l'exercice 1846, pour les travaux de rectification des routes royales,*

PAR M. DESSAURET,

Député du Cantal.

Séance du 7 Avril 1846.

Messieurs,

Durant le cours de la dernière session législative, un projet de loi fut soumis à la Chambre, portant allocation d'une somme de 82,000,000 fr. affectée, pour une moitié, à la rectification des

* Cette Commission est composée de MM. Leseigneur, Tavernier, Poulle (Emmanuel), le général comte de Meynadier, le vicomte Siméon, Richond des Brus, Goury, Dessauret, Mathieu (Ardèche).

pentes rapides qui rendent la circulation difficile sur les routes royales, et, pour l'autre, à l'achèvement des lacunes existant encore sur leur parcours.

Dans le système du Gouvernement, les deux premières annuités mises à sa disposition sur ce crédit général étaient réglées ainsi qu'il suit :

EXERCICE 1845.

5,000,000 fr. pour l'achèvement des lacunes;
5,000,000 fr. pour la rectification des pentes.

EXERCICE 1846.

6,000,000 fr. pour l'achèvement des lacunes;
6,000,000 fr. pour la rectification des pentes.

La Commission, chargée par vous de l'examen préparatoire de ce projet, fut mise à même de constater que 36,500,000 fr. suffiraient à l'achèvement des lacunes; tandis que la somme demandée pour la rectification des pentes ne pouvait être considérée que comme un à-compte fourni aux plus impérieux besoins.

Elle vous proposa la réduction de la première partie de l'allocation totale; elle ne crut pas qu'il fût opportun de vous inviter à grossir le chiffre de la seconde. Toutefois, frappée de la nécessité d'imprimer aux travaux de rectification toute l'activité possible, elle modifia le fractionnement annuel du double crédit, sans se permettre d'imposer au Trésor, pour les deux exercices 1845 et 1846, une charge plus considérable que celle qui résultait du projet de loi lui-même.

Les amendements qu'elle eut l'honneur de soumettre à la Chambre réduisirent à 4,000,000 fr. pour 1845, et à 5,000,000 fr. pour 1846, les annuités destinées à l'achèvement des lacunes, e portèrent à 6,000,000 fr. pour le premier exercice, et à 7,000,000 fr. pour le deuxième, les sommes a fectées aux rectifications.

Le Gouvernement, par l'organe du Ministre des travaux publics, accepta ces amendements ; ils furent adoptés par vous.

La Commission, dans son rapport, Messieurs, s'était particulièrement attachée à mettre en relief l'intention et l'esprit de ses délibérations.

L'ouverture des lacunes devait être complétée partout également ; nulle raison de préférence ne se manifestait sur aucun point ; les routes royales classées en France n'y peuvent être inachevées.

Quant à leur perfectionnement, une intelligente et équitable distinction était à faire. Les fractions du territoire appelées, par leur situation heureuse, à recueillir les avantages immédiats des immenses travaux de canalisation ou d'établissement de voies de fer entrepris récemment, grâce au concours de tous, se trouvaient si richement dotées ainsi, qu'il était plus que temps, afin de rétablir un désirable équilibre, autant qu'on le pourrait du moins, d'accorder une légitime indemnité à ces régions montagneuses et pauvres, au sein desquels est retenue captive, parce qu'elle manque de débouchés, l'industrie de populations nombreuses, parquées, jusqu'à ce jour, loin des centres actifs de la moderne civilisation.

Ce vœu, Messieurs, était dans tous les cœurs. La Commission de 1845, d'accord, au surplus, avec le

Gouvernement, le consigna dans le rapport qu'elle vous présenta, et, dans cette enceinte, non plus que dans la Chambre des Pairs, aucune contestation ne s'éleva sur ce point.

Il fut donc parfaitement entendu que les allocations demandées et obtenues pour le perfectionnement des routes royales seraient *principalement*, sinon *exclusivement*, appliquées à l'amélioration successive de la viabilité dans les départements privés, par la force même des choses, de toute participation aux bienfaits des lignes de fer ou de navigation.

Qui ne reconnaît que c'était afin d'atteindre plus rapidement ce but, qu'avaient été rédigés les amendements dont nous venons de vous rendre compte?

Le nouveau projet de loi qui vous est présenté, Messieurs, est conçu dans le même esprit. Si, l'année dernière, votre Commission avait cru pouvoir vous faire une proposition ouvrant un crédit supérieur au crédit demandé, il est évident qu'elle l'eût fait. Elle ne recula que devant cette considération, que ce serait créer un dangereux précédent. Mais lorsque, cette année, le Gouvernement prenant l'initiative qu'il est sage de lui maintenir exclusivement, vous provoque à grossir de 3,000,000 de fr. le chiffre consenti déjà pour l'exercice courant, c'est être conséquents avec vous-mêmes que donner à cette mesure votre assentiment empressé, dès qu'il est reconnu que la situation des finances n'y met aucun obstacle : aussi votre Commission est elle unanime pour vous proposer l'adoption pure et simple du projet de loi.

La Chambre ne suppose point, toutefois, que, cédant à l'empire de ces préoccupations générales,

nous ne nous soyons livrés qu'à une étude incomplète de ce projet. Nous aurions assurément fort mal compris nos devoirs, Messieurs. Nous avons cru être obligés de nous enquérir, au contraire, de tous les détails se rattachant à la question principale sur laquelle nous étions appelés à vous fournir des lumières puisées dans un examen sérieux et approfondi. Nous nous sommes informés, et de la situation des travaux adjugés, et des efforts tentés par l'Administration afin d'obtenir de ses agents des projets définitifs qui pussent être prochainement exécutés, et de l'emploi qu'elle a fait des sommes précédemment allouées. Or, nous avons reconnu que les entreprises en cours d'exécution, depuis une époque plus ou moins ancienne, absorbent seules 29,317,587 fr.; qu'elles étaient soldées à la date du 1er janvier 1846, jusqu'à concurrence de 17,452,755 fr.; qu'il restait à créditer pour leur achèvement 11,846,832 fr.; que le montant des projets approuvés, non encore adjugés, mais susceptibles d'une adjudication immédiate, est de 11,488,847 fr.; qu'un total de 23,335,679 fr. serait indispensable, dès lors, s'il était possible de terminer, dans le cours d'une année, les travaux commencés déjà et ceux dont les projets ont obtenu la sanction définitive de l'Administration centrale.

Le crédit ouvert par la loi du 30 juin 1845, pour l'exercice courant, augmenté de l'addition supplémentaire dont nous nous occupons, est encore loin de suffire aux exigences de cette situation, et la Commission espère que le Gouvernement ne négligera pas, si les ressources disponibles le lui permettent, de demander, pour l'exercice prochain, les allocations jugées alors nécessaires, à valoir sur le

reliquat des 41,000,000 fr. votés en somme l'an passé.

Elle a remarqué, non sans regret, en comparant le relevé des statistiques départementales arrêtées au 31 décembre 1844, au tableau des projets approuvés jusqu'à ce jour, que, pour la plupart des départements, qui n'ont et ne peuvent avoir ni voies de fer, ni cours d'eau navigables et dans lesquels les statistiques signalent les plus nombreuses et les plus importantes rectifications à faire, des projets définitifs manquent encore. Elle a dû présumer que des lenteurs si préjudiciables aux graves intérêts auxquels la loi du 30 juin devait donner satisfaction, n'ont pour cause que les difficultés mêmes des problèmes que les ingénieurs ont à résoudre. Cependant elle se fait un devoir d'appeler sur un état de choses si fâcheux la sollicitude éclairée du Ministre des travaux publics.

Il est malheureux que dans l'emploi fait, à 1,000 fr. près déjà, des 6,000 fr. portés aux crédits de 1845, la part attribuée à ces départements, auxquels la somme en était principalement destinée, n'ait pu excéder 1,846,000 fr.

La Commission a parfaitement compris qu'il n'avait pas été possible de supprimer des ateliers mis en pleine activité dès avant la présentation de la loi de 1845 ; qu'il est indispensable de mener à fin des travaux commencés à grands frais, même dans les départements le mieux partagés sous d'autres rapports ; qu'on ne saurait en entreprendre, enfin, dans ceux qui furent le plus négligés jusqu'à ces derniers temps, avant l'accomplissement des études qui doivent en assurer la bonne direction, en même temps qu'elles en font ressortir la néces-

sité : aussi, n'entre-t-il pas dans ses intentions de jeter un blâme sur le passé : seulement elle constate les faits, dans l'intérêt de l'avenir, afin que l'Administration, avertie par cette preuve nouvelle de la constante vigilance des Chambres, prescrive les mesures les plus promptes pour obtenir du concours actif de ses agents les moyens d'assurer la pleine exécution des engagements qui la lient, et qu'elle a voulu rappeler elle-même dans l'exposé des motifs du projet de loi soumis à vos délibérations.

PROJET DE LOI

PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT

ET

ADOPTÉ PAR LA COMMISSION,

Article premier.

Il est ouvert au Ministre des travaux publics, sur l'exercice 1846, au chapitre XVII, deuxième section du budget du Ministère des travaux publics,

un crédit de trois millions de francs (3,000,000), pour les travaux de rectification des routes royales.

Art. 2.

Il sera pourvu aux dépenses autorisées par la présente loi conformément à l'article 4 de la loi du 30 juin 1845.

(N° 109.)

Chambre des Députés.

SESSION 1846.

PROJET DE LOI

Relatif à un crédit extraordinaire de 1,036,768 fr. 80 cent. au budget de l'instruction publique, sur l'exercice 1846, pour le développement de l'école de culture du Muséum d'histoire naturelle,

PRÉCÉDÉ

DE L'EXPOSÉ DES MOTIFS,

PRÉSENTÉ

PAR M. LE MINISTRE SECRÉTAIRE D'ÉTAT AU DÉPARTEMENT DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE.

Séance du 8 Avril 1846.

MESSIEURS,

Le Roi nous a ordonné de vous présenter un projet de loi tendant à obtenir un crédit extraordinaire de 1,036,768 fr. 80 cent. au budget du Ministère de l'instruction publique de 1846,

pour être affecté à différentes acquisitions qui intéressent le Muséum d'histoire naturelle.

Le pouvoir qui a constitué l'administration du Muséum d'histoire naturelle telle qu'elle est aujourd'hui organisée, lui a imposé l'obligation de répandre, dans tous les départements, les espèces de végétaux qui, sous un point de vue quelconque, peuvent contribuer au bien-être des individus, et, par suite, à la propriété de la France. Pendant longtemps le Muséum d'histoire naturelle a pu suffire à ses essais de culture, et distribuer d'une manière suffisante des graines et même des plants de végétaux, dont un grand nombre doit son acclimatation dans notre pays à cet utile établissement. Mais, depuis plusieurs années, le nombre des espèces cultivées au Jardin du Roi s'est considérablement accru; les envois continuels des voyageurs naturalistes, en mission dans des contrées peu explorées jusqu'ici, viennent augmenter chaque jour les richesses botaniques du Muséum, qui se trouve aujourd'hui obligé de restreindre ses cultures, faute d'une étendue de terrain suffisante, et dans l'impossibilité de satisfaire à toutes les demandes qui lui sont faites. La pépinière n'a pas plus d'un hectare de superficie, et l'ordonnance du jardin ne permet pas qu'on en augmente l'étendue.

L'année dernière, plus de 500 personnes se sont adressées au Muséum dans le but d'obtenir des plantes et des arbrisseaux.

L'administration de cet établissement a fait tout ce qu'elle a pu faire; mais ses ressources ont été bientôt épuisées, et elle a dû répondre par des refus forcés au plus grand nombre de ces demandes.

Il ne faut pas croire que les particuliers seuls

s'adressent au Muséum pour demander des envois de ce genre. Tous les établissements publics de Paris et des départements réclament aussi son assistance. Ainsi, les pépinières et les jardins botaniques, les écoles de médecine et de pharmacie, les sociétés d'agriculture, les comices agricoles, les collèges, les pensionnats, les hôpitaux, les séminaires, etc., ne cherchent point à se pourvoir ailleurs. C'est qu'en effet, indépendamment de ce que tout est gratuit au Muséum d'histoire naturelle, on chercherait vainement chez les pépiniéristes une foule d'espèces précieuses qui se trouvent au Muséum, et qui ne peuvent malheureusement y être multipliées et rendues communes, faute d'un espace suffisant.

Le Gouvernement avait eu la prévision de ce qui arrive aujourd'hui, et il avait accordé au Muséum, par ordonnance royale en date du 4 juillet 1834, toute la partie des pépinières du Luxembourg située à l'ouest de l'allée de l'Observatoire. Mais, pour exploiter ce vaste terrain, il fallait des dépenses auxquelles ne pouvait faire face le budget du Muséum, et l'allocation spéciale destinée à cette exploitation n'ayant point encore été obtenue, les terrains dont il s'agit sont restés sous l'administration provisoire de la Chambre des Pairs. L'appropriation de certaines parties de ce terrain à des objets d'utilité publique, comme l'élargissement d'avenues anciennes, avec remblais et plantations, l'établissement de passages nouveaux dans une grande longueur, fait craindre au Muséum que ce provisoire ne devienne définitif, et que cette propriété, jusqu'ici purement nominale, ne tarde pas à lui échapper tout-à-fait.

L'administration du Muséum a donc pensé devoir s'occuper de rechercher autour d'elle ce qui lui

manquait. Des terrains plus voisins du Muséum offriraient, en effet, un avantage incontestable, plus de facilité et de continuité dans la surveillance et dans les rapports de tout genre, une exploitation plus simple et moins dispendieuse. Ce serait un agrandissement réel de territoire, et non plus une colonie.

Les acquisitions projetées s'élèvent à un chiffre de un million trente-six mille sept cent soixante-huit francs quatre-vingts centimes; elles se composent de différents lots qui s'étendent presque sans constructions, depuis la rue du Jardin-du-Roi jusque vers le milieu de la rue de Buffon, qui seule les sépare du Muséum.

1° Terrain appartenant à M. le marquis de Luart, d'une contenance de 14,449 mètres, vendu à raison de 40 fr. le mètre, ce qui, avec des frais de canalisation de la Bièvre, donne un prix de 578,440 f.

2° Terrain Leroy, d'une contenance de 9,600^{m}, du prix de 270,000 fr.

3° Terrain Durand, d'une contenance de 2,846^{m}, du prix de 90,000 fr.

4° Terrain Vaillant, d'une contenance de 3,800^{m}, du prix de 78,000 fr.

A ces différentes sommes il faut joindre une somme de 20,328 fr., pour frais des contrats et des quittances, qui peuvent être évalués à 2 pour 100.

On ne peut terminer cet exposé de motifs sans faire remarquer que ces acquisitions, qui auraient pu être faites à des conditions meilleures, il y a quelques années, deviendront de plus en plus difficiles et coûteuses. Les terrains adjacents ont augmenté encore par le voisinage du chemin de fer d'Orléans dont l'importance croît chaque jour.

La contenance totale de ces quatre terrains est d'une superficie de 30,695 mètres carrés, un peu moins de trois hectares ou sept arpents de Paris environ. Les propriétaires se sont montrés disposés à traiter à des conditions raisonnables ; mais deux d'entre eux ont fait insérer dans l'acte de vente conditionnelle qui les concerne, la stipulation que ces actes deviendraient nuls si la loi qui doit les sanctionner n'était pas votée dans la présente session.

PROJET DE LOI.

LOUIS-PHILIPPE,
ROI DES FRANÇAIS,
A tous présents et à venir, salut.

Nous avons ordonné et ordonnons que le projet de loi dont la teneur suit soit présenté, en notre nom, à la Chambre des Députés des départements, par notre Ministre secrétaire d'État au département de l'instruction publique, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

Article unique.

Il est ouvert au Ministre secrétaire d'État au département de l'instruction publique, un crédit extraordinaire au budget de 1846, de un million trente-six mille sept cent soixante-huit francs quatre-vingts centimes, pour être employé à l'acquisition de quatre portions de terrains sis à Paris, et

qui sont nécessaires pour le développement de l'école de culture du Muséum d'histoire naturelle.

Donné à Paris, au palais des Tuileries, le mil huit cent quarante-six.

Signé LOUIS-PHILIPPE,

Par le Roi :

Le Ministre secrétaire d'État au département de l'instruction publique.

Signé SALVANDY.

(N° 110.)

Chambre des Députés.

SESSION 1846.

PROJET DE LOI

Relatif à un crédit extraordinaire, sur l'exercice 1846, de 150,100 fr., destiné à l'acquisition de pièces anatomiques, collections, etc., pour le Muséum d'histoire naturelle,

PRÉCÉDÉ

DE L'EXPOSÉ DES MOTIFS,

PRÉSENTÉ

PAR M. LE MINISTRE SECRÉTAIRE D'ÉTAT DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE.

Séance du 8 Avril 1846.

MESSIEURS,

Nous avons l'honneur de vous présenter, par ordre du Roi, un projet de loi par lequel il est ouvert au Ministre secrétaire d'État de l'instruction publique un crédit extraordinaire de *cent cinquante mille cent francs*, applicable, savoir :

NOTA. Cette seconde édition contient des additions importantes à l'exposé des motifs et, par suite, au projet de loi.

1° 40,000 fr. à la formation d'un musée d'anatomie comparée à la Faculté de médecine de Paris;

2° 20,000 fr. à l'acquisition des pièces anatomiques en cire composant le cabinet de M. Dupont, naturaliste, pour être distribuées entre les facultés de médecine des départements;

3° 18,000 fr. à l'acquisition, pour le Muséum d'histoire naturelle, de la collection de coquilles formée par feu M. Félix de Roissy;

4° 16,000 fr. à l'acquisition de la collection paléontologique de l'Auvergne, recueillie par M. Bravard, également pour le Muséum d'histoire naturelle;

5° 30,000 fr. à l'acquisition, pour le même établissement, de la collection d'ossements fossiles recueillis par M. Lartet, dans les départements du Gers, des Hautes-Pyrénées et de la Haute-Garonne;

6° 5,500 fr. à l'acquisition du terrain contenant ces couches d'ossements fossiles;

7° 15,000 fr. à l'acquisition des papiers et dessins laissés par feu M. Nestor Lhôte;

8° 5,600 fr. à la rédaction et l'impression de la table analytique de la *Description de l'Egypte*.

Ces crédits sont tous nécessaires à la science, tous sont réclamés comme impérieusement nécessaires par les corps savants auxquels ils seraient consacrés.

Le premier de ces trois crédits (40,000 f.) est destiné à compléter, à la Faculté de médecine de Paris, un établissement qui y manquait, et que les progrès des dernières années ont rendu indispensable; nous voulons parler du musée d'anatomie comparée dont

la création a été entreprise dans le courant de l'année qui vient de s'écouler. Tous les savants ont applaudi à la pensée et au commencement d'exécution de ce musée, qui, sous l'habile direction qui lui est imprimée, est appelé à rendre les plus grands services à l'enseignement de la Faculté.

Dans l'état actuel des connaissances médicales, l'anatomie des animaux est le complément rigoureux de l'anatomie humaine. Toutes les questions qui intéressent l'étude de l'organisation de l'homme à l'état sain comme à l'état morbide, ont reçu de grandes lumières, principalement dans ces derniers temps, de la comparaison des organes analogues chez les diverses espèces vivantes. La Faculté de Paris ne pouvait plus se passer, aujourd'hui, d'une collection qui présentât, réunis, les éléments de cette comparaison. Elle possède déjà un musée suffisamment complet d'anatomie humaine normale, et un musée d'anatomie pathologique qui est placé sous le patronage du nom illustre de Dupuytren, et que les étrangers peuvent nous envier. Mais, à notre tour, nous n'avions rien à opposer au Musée d'anatomie comparée de Hunter, qui jouit, non seulement en Angleterre, mais dans toute l'Europe savante, d'une si juste renommée ; et pourtant l'anatomie comparée est une science toute française, qui a dû son plus grand lustre et emprunte sa plus haute utilité pratique aux travaux des Cuvier et des Geoffroy Saint-Hilaire, si heureusement continués sous nos yeux par les dignes successeurs de ces savants illustres.

La création d'un musée d'anatomie comparée à la Faculté de médecine de Paris remplira la lacune regrettable que nous signalons à votre sagesse. Un local convenable existe dans l'intérieur

même de la Faculté ; quelques dispositions particulières ont déjà permis d'affecter la grande galerie d'anatomie normale à cette destination, sans changer l'aspect de l'édifice, et sans en détruire l'harmonie. La dépense ne porterait donc que sur l'acquisition des pièces anatomiques qui devront concourir à la composition de cette collection. Celles qui s'y trouvent déjà sont le résultat des travaux des préparateurs de l'école, ou ont été fournies par des savants étrangers, ou par le Muséum d'histoire naturelle en échange de pièces doubles d'anatomie humaine dont la Faculté a pu se défaire sans inconvénient.

L'allocation que nous demandons ne complètera pas la collection dont il s'agit, et ne la mettra pas immédiatement sur le pied de celle dont s'honore l'Angleterre ; le temps seul et des soins quotidiens achèveront une pareille œuvre, et l'achèveront sans frais, par la direction nouvelle et les résultats des travaux anatomiques de l'école ; mais cette allocation permettra de présenter un ensemble satisfaisant d'éléments de comparaison tirés des principales branches du règne animal, et surtout des espèces physiquement les plus rapprochées de l'homme. Ce but ne peut être atteint qu'en faisant, dès à présent, l'acquisition de 5 à 6,000 pièces anatomiques. Dans ce nombre se trouveront nécessairement des animaux rares et par conséquent fort chers ; il faudra même, dans certains cas, plusieurs individus de la même espèce, car les uns seront employés à la préparation des os et des muscles, les autres à la préparation des viscères et des autres parties molles.

En calculant rigoureusement ce que pourront

coûter l'acquisition de ces pièces, leur préparation, l'alcool, les bocaux et autres objets indispensables de conservation, on a trouvé, pour le chiffre total de la dépense, celui de 40,000 fr.

Cette dépense est bien peu importante, en comparaison des besoins qu'elle doit satisfaire, et des résultats que produira nécessairement, pour l'avancement de la science médicale, la création que nous avons l'honneur de vous proposer.

Le cabinet des pièces anatomiques en cire, dont l'acquisition est proposée par le second crédit (20,000 fr.), est la création d'un particulier instruit, Monsieur Dupont, l'un des premiers artistes qu'ait eus la France dans ce genre de préparations. Ce cabinet fait partie, depuis longues années, à titre de dépôt seulement, du musée d'anatomie de la Faculté de médecine de Paris; tous les étrangers le visitent. La Faculté de médecine, riche de pièces humaines, n'a pas besoin de ces pièces artificielles qui disputent un emplacement précieux à ses collections; d'un autre côté, il paraît difficile, après tant d'années, de les restituer à l'auteur sans les acquérir, et nous y serions d'autant moins disposés que, dans la difficulté qu'éprouvent les facultés et écoles secondaires des départements, de se procurer des sujets en nombre suffisant pour la dissection, les études anatomiques y ont un besoin impérieux du secours que l'art plastique est venu leur offrir. La Faculté de médecine de Paris insiste, dans l'intérêt des autres établissements, sur ces considérations. Dans cet esprit, l'appréciation du cabinet Dupont a été soumise à des commissions spéciales, au double point de vue de l'importance scientifique et de la valeur vénale. Dès l'année 1837, une réunion de

chefs de la science, convoquée par le Ministre de l'instruction publique, déclarait que cette collection présente un haut intérêt scientifique, et qu'elle peut servir très-utilement à l'étude de l'anatomie proprement dite et de l'anatomie pathologique. Ce suffrage a été confirmé par d'autres témoignages non moins graves. Consultée récemment à ce sujet, la Faculté de médecine a émis l'avis formel que les pièces de Monsieur Dupont pouvaient incontestablement être employées avec utilité dans les établissements d'enseignement médical du royaume, et que ce serait en même temps un acte de justice, que de rémunérer un artiste qui a bien mérité de la science. La Faculté a évalué la collection de Monsieur Dupont à 20,000 f., somme inférieure d'un tiers aux précédentes estimations. Si ce crédit est accordé, la collection pourra être distribuée entre les facultés de médecine de Strasbourg et de Montpellier, ou même entre les écoles préparatoires du royaume, d'après une exacte appréciation de leurs besoins. Le Muséum d'histoire naturelle élève aussi des demandes, dont l'évidente convenance vous sera successivement démontrée à tous. Cet établissement, que le monde savant envie à la France, a des collections fort nombreuses et fort belles, mais qui, dans plusieurs parties, sont encore très-incomplètes. La conchyliologie, notamment, compte des vides nombreux. L'acquisition de la célèbre collection de feu Monsieur de Roissy (18,000 fr.), est destinée à les remplir. Une Commission prise dans le sein du Muséum d'histoire naturelle a apprécié la valeur scientifique et vénale de cette collection ; l'examen approfondi auquel elle s'est livrée ne laisse aucun doute, ni sur les avantages de l'acquisition proposée, ni sur

le grave dommage qui résulterait pour la science, de la dispersion de cette collection. Par cette acquisition d'un nombre considérable d'espèces, le Muséum s'enrichirait d'une façon digne de nous. Les doubles seraient utilement distribués entre les villes qui possèdent des musées d'histoire naturelle. Rien donc ne sera perdu pour la science et ses progrès.

Le chiffre de 16,000 francs demandé pour l'acquisition de la collection d'ossements fossiles de l'Auvergne, recueillie par M. Bravard, permettrait d'ajouter aux richesses paléontologiques du Muséum d'histoire naturelle neuf mille échantillons appartenant à plus de deux cents espèces d'animaux vertébrés, et cinq cents échantillons relatifs à d'autres classes de fossiles, telles que coquilles, insectes et plantes.

La collection de M. Bravard présente un intérêt scientifique qui a été apprécié depuis longtemps par les naturalistes; plusieurs des objets qu'elle renferme ont une importance incontestable pour la géologie de la France; un grand nombre appartient à des espèces nouvelles qui manquent dans les galeries du Muséum, ou qui n'y sont représentées que très-imparfaitement.

On peut ajouter que l'importance des découvertes opérées par M. Bravard, depuis vingt ans, a éveillé l'ambition des savants étrangers qui, certains de ne pouvoir trouver dans les mêmes localités des monuments paléontologiques du même ordre, ont proposé l'acquisition de sa collection de fossiles.

Les savants de tous les pays connaissent, au moins de réputation, la riche et précieuse collection d'ossements fossiles recueillie, dans le département du Gers, par M. Éd. Lartet; les belles dé-

couvertes de ce géologue ont rendu la colline de Sansan, près Auch, presque aussi célèbre que l'est devenue celle de Montmartre depuis les travaux de l'immortel Cuvier.

La collection de M. Lartet n'est pas seulement remarquable par le nombre et la parfaite conservation des pièces dont elle se compose, mais elle est unique par la variété des espèces, jusque là inconnues, de mammifères terrestres de toute taille, et de tous les ordres d'oiseaux, de reptiles et de mollusques d'eau douce qui sont venus fournir, pour l'histoire de la terre et celle des animaux qui se sont succédé à sa surface, des documents aussi nombreux qu'inattendus ; c'est dans le banc ossifère de Sansan que, pour la première fois, on a rencontré le squelette d'un singe voisin de l'orang-outang avec les débris du dinotherium et du mastodonte, avec des oiseaux dont la taille n'excédait pas celle de nos colibris, avec des carapaces de tortues gigantesques, des ossements de reptiles voisins, mais différents, des crocodiles, des poissons, des mollusques fluviatiles et lacustres, presque tous de forme inconnue, non-seulement sur la terre actuelle, mais dans les terrains plus anciens ou dans ceux plus nouveaux que ceux de Sansan.

En effet, les vestiges de cette faune, représentée par près de cent espèces, sont enveloppés dans des couches d'un même âge qui ont certainement été déposées, d'une part, longtemps après celles des environs de Paris, dont les fossiles sont très-différents, et, d'une autre, antérieurement aux sédiments qui composent les collines subapennines et celles de tout le littoral circumméditerranéen, lesquels ren-

ferment également des débris de corps organiques particuliers.

La collection de M. Lartet est, jusqu'à présent, la plus nombreuse de celles qui peuvent servir à caractériser la faune d'une période bien déterminée de l'histoire de la terre. Quelle que soit la valeur scientifique des collections recueillies à Sansan dans un terrain de moins d'un hectare, la science déplorerait la cessation des fouilles dans les trois hectares, non moins riches sans doute, qui sont encore intacts; le sentiment national ne serait-il pas profondément affecté s'il voyait les trésors de notre sol aller enrichir les musées étrangers? Ces considérations développées dans les rapports des professeurs du Muséum; le catalogue raisonné, dressé, par le conservateur des collections d'anatomie comparée de cet établissement, qui a été envoyé sur les lieux; les deux rapports du professeur de géologie de la faculté des sciences de Paris, qui a consacré plusieurs mois à étudier comparativement le gisement de Sansan et ceux des autres localités du grand bassin sous-pyrénéen, vous paraîtront sans doute justifier la demande des crédits. Les Chambres françaises se sont toujours montrées si libérales envers les sciences et tous les intérêts qui s'y rattachent, que nous recommandons, avec pleine confiance, Messieurs, à vos bienveillants suffrages le projet de loi qui assure à nos principaux établissements scientifiques, de si modiques, mais si utiles dotations.

Par le même sentiment, vous consentirez, Messieurs, à l'acquisition du terrain même qui est riche e ces dépôts si précieux à la science. Il peut être cquis pour une somme de 5,500 fr.; de la sorte il

restera la propriété des savants français, un sujet d'études qui ne semble pas pouvoir être épuisé de longtemps, et un témoignage de votre sollicitude éclairée pour tous les intérêts du savoir dans notre patrie.

Dans l'exposé des motifs d'un projet de loi, présenté en 1833, à l'effet d'acquérir, au nom de l'État, les manuscrits de feu M. Champollion jeune, le Ministre de l'instruction publique s'exprimait ainsi : « L'honneur accordé à M. Champollion est « le seul moyen de lui susciter des successeurs. » Moins de cinq ans après, le vote des Chambres, conforme à la proposition du Gouvernement, inspirait à un disciple de Champollion, qui l'avait accompagné en Egypte, à M. Nestor Lhôte, la pensée de retourner dans ce pays, pour compléter les découvertes de son maître, et pour en tenter de nouvelles dans des lieux encore inexplorés. M. Lhôte fit ainsi, sous les auspices du Ministère de l'instruction publique, deux voyages, de 1838 à 1839 et de 1840 à 1841 ; il en rapporta, après de longues fatigues et de courageux efforts, les éléments d'une publication qui aurait été d'un grand intérêt pour l'archéologie égyptienne, lorsqu'une mort prématurée, comme celle de Champollion, est venue l'enlever aux espérances de la science.

Ses papiers, comprenant des dessins de bas-reliefs et de monuments égyptiens, des empreintes avec estampages, qui se rapportent à ces dessins, des notes, des copies d'inscriptions, ont été soumis, après sa mort, à l'examen d'une commission de savants composée de membres de l'Institut et de membres de cette Chambre. Cette Commission a reconnu, dans un rapport qui sera déposé sur le

bureau de la Chambre, que les papiers de M. Lhôte renfermaient des résultats d'une importance scientifique incontestable, pouvant servir de complément au travail de l'Institut d'Egypte et de Champollion; et elle a pensé qu'il y avait lieu d'acquérir ces manuscrits aux frais de l'Etat, pour les publier. Elle en a fixé la valeur à quinze mille francs; c'est le chiffre que nous venons vous demander.

Indépendamment de l'intérêt qui s'attache aux découvertes de M. Lhôte en Egypte, il y a, dans les tentatives actuelles faites sur ce point par l'érudition étrangère, un motif de plus d'assurer à la France l'avantage d'une priorité achetée par ses voyageurs au prix de tant de périls.

Nous avons l'honneur, en conséquence, de vous présenter, par ordre du Roi, un projet de loi ayant pour objet d'affecter une somme de quinze mille francs à l'acquisition des papiers de M. Lhôte. La publication de ces papiers aurait lieu suivant le mode adopté pour les travaux de Champollion, à l'aide d'une souscription prélevée sur les fonds du département de l'instruction publique.

Nous avons pensé, Messieurs, que les Chambres, qui ont accordé en 1833 une somme de cinquante mille francs pour l'acquisition des manuscrits de Champollion, ne refuseraient pas, dans cette circonstance, une allocation beaucoup plus faible, qui semble une conséquence de ce premier vote. Il est de l'honneur de la France d'encourager l'étude d'une contrée qui, depuis quarante ans, a été visitée avec tant de gloire par nos savants et nos soldats.

Le même sentiment vous portera, Messieurs, à ne pas nous refuser la modique allocation que nous vous demandons pour faire rédiger et imprimer une

table des matières de la *Description de l'Egypte*. Cet ouvrage, qui a près de 9,000 pages de texte, se compose de nombreux mémoires, où les mêmes sujets sont traités à des points de vue différents. Une table analytique et alphabétique a toujours été jugée indispensable pour le compléter. Cette table a été entièrement préparée par un des membres de l'expédition, ancien ingénieur et directeur de la monnaie du Caire; il reste à la réviser et à l'imprimer; elle formerait trois cents pages in-folio. La dépense nécessaire est évaluée à 5,600 fr. Vous ne voudrez pas, pour une si faible somme, laisser incomplet un grand monument national. C'est l'honneur de notre Gouvernement et de notre époque d'achever tout ce que le génie de la Révolution et celui de l'Empire commencèrent d'utile et de glorieux.

PROJET DE LOI.

LOUIS-PHILIPPE,

Roi des Français,

A tous présents et à venir, salut.

Nous avons ordonné et ordonnons que le projet de loi dont la teneur suit soit présenté, en notre nom, à la Chambre des Députés des départements, par notre Ministre secrétaire d'Etat au département de l'instruction publique, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

Article premier.

Il est ouvert au Ministre secrétaire d'État au département de l'instruction publique, sur l'exercice 1846, un crédit de cent cinquante mille cent fr. applicables, savoir :

1° Quarante mille francs aux dépenses d'un musée d'anatomie comparée à la Faculté de médecine de Paris ;

2° Vingt mille francs à l'acquisition des pièces anatomiques en cire composant le cabinet de M. Dupont, naturaliste, pour être distribuées entre les Facultés de médecine des départements ;

3° Dix-huit mille francs à l'acquisition, pour le Muséum d'histoire naturelle, de la collection de coquilles formée par M. Roissy ;

4° Seize mille francs à l'acquisition de la collection paléontologique de l'Auvergne, recueillie par M. Bravard, également pour le Muséum d'histoire naturelle.

5° Trente mille francs à l'acquisition, pour le même établissement, de la collection d'ossements fossiles recueillis par M. Lartet dans les départements du Gers, des Hautes-Pyrénées et de la Haute-Garonne ;

6° Cinq mille cinq cents francs à l'acquisition du terrain contenant ces couches d'ossements fossiles et comprenant quatre hectares quatre-vingt-dix centiares ;

7° Quinze mille francs à l'acquisition des papiers et dessins laissés par feu M. Nestor Lhôte ;

8° Cinq mille six cents francs à la Table de la description de l'Égypte.

Art. 2.

Il sera pourvu à la dépense autorisée par le présent projet de loi au moyen des ressources accordées par la loi de finances du 4 (loi des recettes) août 1844.

Donné au palais des Tuileries le vingt-deux mars mil huit cent quarante-six.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre secrétaire d'État au département de l'instruction publique,

Signé SALVANDY.

(N° 111.)

Chambre des Députés.

SESSION 1846.

PROJET DE LOI

Tendant à proroger de dix ans la faculté de concéder aux détenteurs les terrains domaniaux usurpés,

PRÉCÉDÉ

DE L'EXPOSÉ DES MOTIFS,

PRÉSENTÉ

PAR M. LE MINISTRE SECRÉTAIRE D'ÉTAT AU DÉPARTEMENT DES FINANCES.

Séance du 8 avril 1846.

MESSIEURS,

Une loi du 20 mai 1836 a autorisé le Gouvernement à concéder, sur estimation, aux détenteurs les terrains usurpés sur les rives des forêts domaniales. La même autorisation a été accordée relativement aux usurpations commises sur la partie

du domaine de l'Etat étrangère au sol forestier, pour les terrains dont la contenance n'excède pas 5 hectares.

La longue possession des détenteurs, le grand nombre de parcelles usurpées, la crainte de jeter le trouble dans les populations et les familles qui ont pris part à ces usurpations, enfin, la multitude de procès à soutenir, telles sont les considérations qui ont déterminé le législateur, dans un esprit de conciliation et de prudente réserve, à donner au Gouvernement le pouvoir de transiger sur ces contestations.

Mais la loi de 1836 a limité l'exercice de cette faculté à dix années, et ce terme va bientôt expirer sans qu'il ait été possible de terminer toutes les affaires à l'égard desquelles une solution amiable paraît devoir être adoptée. Nous venons donc vous proposer de proroger ce délai de dix autres années.

Vous remarquerez, Messieurs, que ce premier délai n'a point été fixé par la loi de 1836 d'une manière définitive et absolue. En adoptant cette restriction, la Chambre des Députés a seulement voulu écarter toute apparence d'un droit indéfiniment conféré au Gouvernement, par dérogation au principe qui régit la vente des biens de l'État. Il a même été entendu que le terme indiqué pourrait être prorogé, dans la pensée où l'on était généralement qu'on ne pouvait, sans de longs et patients débats, amener les détenteurs d'un si grand nombre de parcelles à reconnaître l'irrégularité de leur possession, et les déterminer à se rendre acquéreurs de biens dont ils étaient habitués à se considérer comme propriétaires.

Les concessions successivement effectuées depuis

la promulgation de la loi de 1836 jusqu'au 1er janvier dernier, concessions dont il a été rendu compte chaque année aux Chambres, sont au nombre de 2,934, et embrassent une étendue de 961 hect. 40 a. 31 c., dans laquelle les parcelles situées sur les rives des forêts figurent pour 621 h. 40 a. 14 c. Elles ont produit une recette totale de 253,430 fr. 77 c. (1).

Malgré ces concessions, et bien qu'un assez grand nombre de détenteurs soient restés en possession, par suite d'instances jugées contre le domaine ou de désistements, que le défaut de titres ou la prescription a rendus inévitables de la part de l'État, la totalité des parcelles à recouvrer au 1er janvier 1846 sur les rives des forêts domaniales était encore de 8,197, contenant 4,813 hectares 36 ares 41 centiares, et évalués à 959,914 fr. Quant à la partie du domaine de l'État étrangère au sol forestier, et sur laquelle il s'est trouvé un nombre d'usurpations beaucoup plus grand qu'on ne l'avait d'abord présumé, on portait, au 1er janvier 1846, le chiffre total des parcelles à revendiquer à 6,826, d'une contenance de 839 hect. 96 a. 92 c., et d'une valeur de 484,094 fr.

Il ne vous échappera pas, Messieurs, combien il importe de ne pas laisser incomplète l'exécution d'une mesure qui a pour objet de concilier les droits

---

(1) Ce résultat ne porterait le prix moyen de l'hectare qu'à environ 264 francs, somme bien faible sans doute, mais qui cependant ne paraît pas être au-dessous de la valeur réelle des terrains, si l'on considère que c'est dans les pays pauvres qu'il y a eu le plus d'usurpations.

et les intérêts de l'État avec les ménagements réclamés par la position exceptionnelle des nombreux détenteurs de terrains usurpés. Nous avons donc la confiance que vous voudrez bien encore, dans cette circonstance, vous associer à cette œuvre d'une politique sage et paternelle, et, de son côté, l'Administration ne négligera rien pour que l'opération puisse se terminer dans le nouveau délai demandé.

PROJET DE LOI.

LOUIS-PHILIPPE,
Roi des Français,
A tous présents et à venir, salut.

Nous avons ordonné et ordonnons que le projet de loi dont la teneur suit sera présenté, en notre nom à la Chambre des Députés, par notre Ministre secrétaire d'État au département des finances, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

Article premier.

La faculté accordée au Gouvernement par les art. 1 et 2 de la loi du 20 mai 1836 est prorogée pour dix ans.

Art. 2.

Le Gouvernement continuera de présenter an-

nuellement aux Chambres l'état prescrit par l'art. 3 de cette loi.

Fait au palais des Tuileries, le huit avril mil huit cent quarante-six.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre secrétaire d'État au département des finances.

Signé LAPLAGNE.

(N° 112.)

Chambre des Députés.

SESSION 1846.

PROJET DE LOI

Portant demande d'une somme de 26,800 fr. au budget du Ministère de la guerre (Exercice 1847), pour la création d'une troisième chambre au tribunal de première instance d'Alger,

PRÉCÉDÉ

DE L'EXPOSÉ DES MOTIFS,

PRÉSENTÉ

PAR M. LE MINISTRE SECRÉTAIRE D'ÉTAT AU DÉPARTEMENT DE LA GUERRE.

Séance du 13 Avril 1846.

MESSIEURS,

Le tribunal de première instance d'Alger, organisé sur de nouvelles bases par l'ordonnance royale du 26 septembre 1842, et composé de deux chambres (la première civile, la deuxième correction-

nelle), a vu s'augmenter progressivement, depuis cette époque, le nombre des affaires qu'il est appelé à juger. Longtemps ses efforts et son zèle ont pu suffire à l'étendue de ses travaux ; mais aujourd'hui les développements de la colonisation et l'accroissement progressif de la population, en divisant les intérêts et en multipliant les contestations, ont démontré que les moyens dont il dispose ne répondent plus à l'importance, chaque jour plus grande, de la tâche qui lui est confiée.

En effet, ce tribunal qui, pendant l'année 1844, a jugé 1,904 procès, avait, à la fin de cette même année, un arriéré de 889 affaires seulement ; mais cet arriéré s'est promptement élevé à 1,000, et il est actuellement d'environ 1,500, bien qu'il ait été créé à Blidah un tribunal auquel sont déférées une grande partie des affaires précédemment soumises aux magistrats d'Alger.

Il résulte de cet encombrement, inévitable dans la situation actuelle, que les procès ne peuvent être jugés qu'une année après l'introduction de l'instance, ce qui cause les plus graves préjudices aux intérêts privés, en raison surtout de la rareté du numéraire en Algérie.

Nous venons, Messieurs, réclamer de vous les moyens d'apporter un prompt remède à un état de choses qui menacerait, s'il se prolongeait, de devenir funeste à nos institutions naissantes de l'Algérie, en jetant la perturbation dans le crédit et les affaires publiques.

L'adjonction d'une troisième chambre au tribunal de première instance d'Alger, préviendra ce danger ; cette création, dont le département de la justice a reconnu d'ailleurs l'indispensable nécessi-

té, est impatiemment attendue par les nombreux justiciables qui la réclament, et nous pensons qu'elle ne saurait être ajournée au-delà de 1847, sans que la situation s'aggravât au grand détriment de tous les services et de tous les intérêts.

En conséquence, nous vous proposons d'ajouter au chiffre des prévisions du budget de 1847, relatives aux dépenses de la justice en Algérie, une somme de 26,800 fr., destinée à l'établissement de la seconde chambre *civile* dont il s'agit; savoir :

Pour le *personnel*, composé d'un vice-président, de trois juges, d'un substitut et d'un commis-greffier .... 22,800 fr.

Pour le *matériel*, frais d'appropriation et d'installation 4,000

Somme égale .... 26,800 fr.

Tel est, Messieurs, l'objet du projet de loi additionnel que le Roi nous a chargé de vous présenter, et dont nous allons avoir l'honneur de vous donner lecture.

PROJET DE LOI.

LOUIS-PHILIPPE,

Roi des Français,

A tous présents et à venir, salut.

Nous avons ordonné et ordonnons que le projet de loi dont la teneur suit sera présenté en notre nom à la Chambre des Députés, par notre Ministre secrétaire d'État de la guerre, que nous chargeons d'en exposer les motifs, et d'en soutenir la discussion assisté des Commissaires précédemment désignés pour les projets de loi de finances concernant le département de la guerre.

Article unique.

Le budget du Ministère de la guerre, pour l'exercice 1847, sera augmenté d'une somme de vingt-six mille huit cents francs (26,800 f.) pour la création d'une 3e chambre au tribunal de 1re instance d'Alger.

Cette somme sera portée au chapitre XXXI (Services civils en Algérie) de la 1re section du budget de la guerre, et répartie comme il suit :

Article premier.—*Justice.*

§ 1er. Personnel........	22,800 fr.
§ 2. Matériel	4,000
Somme égale...	26,800

Fait au palais des Tuileries, le 13 avril 1846.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Pair de France, Ministre secrétaire d'Etat de la guerre,

Signé Bon DE SAINT-YON.

(N° 113.)

Chambre des députés.

SESSION 1816.

SUPPLÉMENT AU RAPPORT

FAIT

*Le 1er juillet 1845, au nom de la Commission * chargée de l'examen du projet de loi relatif au chemin de fer de Dijon à Mulhouse,*

PAR M. LE GÉNÉRAL DE BELLONNET

Député du Haut-Rhin.

Séance du 13 avril 1846.

MESSIEURS,

La Commission chargée de l'examen du projet de loi relatif au chemin de fer de Dijon à Mulhouse a, dans la séance du 1er juillet 1845, déposé le rap-

* Cette Commission est composée de MM. Pouillet, de La Tournelle, Larabit, le général de Bellonnet, Lanyer, Ardant, de Sahune, Dubois-Fresnay, Dufournel.

port constatant le résultat de ses délibérations; elle adoptait le tracé par Auxonne, Dôle, Besançon, Villers-Sexel, Héricourt, Belfort, Dannemarie, Altkirch et Mulhouse, avec embranchements d'Auxonne sur Gray et d'Héricourt sur Montbéliard, et demandait que M. le Ministre des travaux publics fît étudier avec soin, dans l'intervalle des sessions, le tracé par la vallée de l'Ognon, tel qu'il avait été défini, et qu'il fournît, pour l'ouverture des Chambres, le tableau, vérifié et approuvé par le conseil général des ponts-et chaussées, de la dépense à faire entre Besançon et Belfort, en comparant le tracé adopté à celui par la vallée du Doubs.

La Commission a demandé aussi l'étude d'un embranchement sur Vesoul.

M. le Ministre des travaux publics a chargé, le 18 septembre, MM. Mallet, inspecteur divisionnaire des ponts-et-chaussées, et Borel, ingénieur en chef, du travail demandé par la Commission.

Le 18 octobre, le Ministre proscrivit à MM. les ingénieurs d'étudier aussi, de Besançon à Belfort, le tracé par les plateaux entre le Doubs et l'Ognon, tracé que M. le Ministre de la guerre regardait comme le meilleur sous le rapport de la défense du royaume.

Ce dernier tracé, qui a été étudié par M. Borel, ayant été reconnu impraticable, nous ne le mentionnons que pour mémoire, et nous croyons superflu d'en occuper la Chambre.

Les populations intéressées au tracé par la vallée de l'Ognon ont cru devoir, dans leurs intérêts,

faire faire à leurs frais par un ingénieur civil, une nouvelle étude de cette vallée.

La Commission, à qui ces études ont été adressées, a prié M. le Ministre de les faire contrôler par le conseil général des ponts et-chaussées; nous ferons connaître plus loin le résultat de cet examen.

Le rapport de MM. Mallet et Borel, dont les conclusions ont été approuvées par le conseil général des ponts-et-chaussées, à l'unanimité moins un membre qui s'est abstenu de voter, peut être résumé comme il suit.

Vallée de l'Ognon.

Pour la première partie du tracé, entre Besançon et Villers-Sexel, MM. Mallet et Borel ont trouvé qu'il était superflu, pour un avant-projet, d'étudier un nouveau tracé différent de ceux présentés en 1845 par MM. Lacordaire et Parandier, ces tracés leur paraissant bien suffisants pour servir de base à la rédaction du travail demandé par le Ministre.

En combinant les deux projets, ils ont trouvé que le meilleur tracé consistait à suivre d'abord celui de M. Parandier, de la gare de la Mouillère à Besançon jusqu'à Pont-sur-l'Ognon, en passant par Avrilly et par Rougemont. A Pont-sur-l'Ognon, on abandonnerait le tracé de M. Parandier pour traverser la rivière et joindre, à Autrey-le-Vay, par une ligne de raccordement de 4,140 mètres, le tracé de M. Lacordaire, qui suit un terrain moins tourmenté que la rive gauche, et qui a l'avantage de raccourcir l'embranchement sur Vesoul. Ce tracé

passe par Bevern, Chêne-Bier et Châlon-Villars, pour gagner Belfort. De Chêne-Bier partirait un embranchement de 16,500 mètres, qui desservirait Héricourt et Montbéliard.

Le tracé principal, dont la longueur est de 86,631 mètres, présente :

En pentes de 0^m003 à 0^m004, une longueur de..........................	19,389^m
En pentes de 0^m004 à 0^m005, une longueur de..........	6,238
En pentes de 0^m005 à 0^m0055, une longueur de..........................	12,408

Le développement des courbes est à celui des alignements droits dans le rapport de 9 à 11. Les rayons des courbes varient de 800 à 1,000 mètres.

Il y a quatre souterrains de 1,155 mètres, 2,062 mètres, 972 mètres et 407 mètres de longueur, et deux grands viaducs de 250 et 150 mètres de longueur sur 16 mètres de hauteur moyenne.

MM. Mallet et Borel, en adoptant presque complètement les tracés de MM. Parandier et Lacordaire, augmentent beaucoup les estimations de ces ingénieurs. C'est ainsi qu'ils quadruplent à peu près la dépense des indemnités, en portant la largeur de la bande occupée, de 23^m59 à 35^m53, et élevant le prix de l'héctare de 2,808 fr. à 7,000 fr. Les prix du mètre courant de souterrain, que M. Parandier estimait 800 et 1,250 fr., sont portés à 1,200 et 1,500 fr., et celui des grands viaducs est élevé de 1,450 à 1,800 fr. M. l'inspecteur divisionnaire trouve aussi que M. Parandier compte

trop peu d'ouvrages d'art, et que M. Lacordaire estime les terrassements trop bas. Il résulte de ces modifications que la dépense totale s'élève :

Pour la partie comprise entre Besançon et Pont-sur-l'Ognon, à.	12,197,990 fr.
Pour la ligne de raccordement, dont la longueur est de 4,140 mètres, à.	655,776
Pour la partie comprise entre Autrey-le-Vay et Belfort, dont la longueur est de 40,140 mètres, à. .	6,334,996
	19,188,762 fr.
Somme à valoir.	1,811,238
Total.	21,000,000 fr.

L'embranchement qui, de Chêne-Bier, conduit à Héricourt et Montbéliard, et dont la longueur est de 16,500 mètres, n'est pas compris dans cette évaluation. M. Mallet estime que, comme il ne présente ni souterrain ni travaux d'art, la dépense ne s'élèvera pas à plus de 150,000 fr. par kilomètre, soit en nombre rond 2,500,000 fr.

M. Mallet, pour satisfaire au vœu de la Commission, qui avait demandé, en 1845, que le rail-way passât par Héricourt, a fait étudier le tracé qui y conduit par le vallon des Terriers et le col de la Bouloie.

M. le sous-secrétaire d'État des travaux publics a chargé spécialement M. Borel de la direction de cette étude, qui a été faite par M. Maurel, ingénieur à Montbéliard. Ce travail, avec le rapport de M. Borel, n'a été communiqué à la Commission

que le 10 avril, et sans avoir été soumis au conseil général des ponts-et-chaussées.

Le premier rapport de M. Mallet rejetait la direction par le col de la Bouloie, et signalait ses inconvénients principaux, qui sont :

Allongement de parcours ;
Viaducs } ramassés dans une petite étendue
Souterrains } du tracé;

Assiette peu favorable du profil sur des coteaux à pentes roides;

Difficulté d'exécution du souterrain aux approches du faîte de la Bouloie, où l'on rencontrerait le porphyre;

Pays désert dans la partie la plus difficile du tracé.

M. Maurel, dont les études ont été faites avec grand soin, et rapportées sur un plan à l'échelle de 1/2,000ᵉ, a amélioré le premier avant-projet. Les souterrains de Mignaviller et du faîte de la Bouloie, qui avaient 1,100 et 2,100 mètres, ont été réduits à 1,000 et 1,781 mètres; mais ces améliorations n'ont pu être obtenues qu'en relevant la hauteur des viaducs et des remblais. Une variante permettrait d'éviter le souterrain de Mignaviller; mais elle aurait l'inconvénient d'être très-sinueuse et d'exiger des viaducs fort élevés, qui coûteraient plus que le souterrain lui-même.

En suivant le tracé de M. Maurel, la dépense de la partie comprise entre Pont-sur-l'Ognon et Belfort, est évaluée à 14,017,383 fr. 94 c.; c'est le double environ de ce que coûterait la partie correspondante de la ligne que le rapport de M. Mallet signale comme la meilleure.

D'après ces divers motifs, M. Borel est d'avis :

1°. Que la direction par le col de la Bouloie doit être repoussée dans tous les cas ;

2° Que, dans l'hypothèse d'un tracé par la vallée de l'Ognon, entre Besançon et Belfort, la ligne passant par Besançon, Novillard, Marchaux, Châtillon-Guyotte, Corcelle, Avilly, Rougemont, Pont-sur-Ognon, Autrey-le-Vay, Villers-Sexel, Bevern, Chêne-Bier et Belfort, avec embranchement de Chêne-Bier sur Montbéliard par Héricourt, est le système auquel on doit donner la préférence.

Tracé par la vallée du Doubs.

Le tracé par la vallée du Doubs, qu'adoptent MM. Mallet et Borel, n'est autre que celui présenté en 1845 par M. Parandier, auquel on a seulement fait quelques améliorations. C'est ainsi que, dans les sinusoïdes qui avaient été critiquées, les courbes ne se raccordent plus immédiatement, mais sont séparées par des lignes droites dont la longueur varie de 108 à 569 mètres.

M. l'inspecteur divisionnaire apporte une grande modification au projet, en remplaçant, entre Deluz et Laissey, la sinusoïde de cinq courbes dont deux consécutives de 600 mètres de rayon, par une seule ligne droite qui raccourcit le parcours de 1,072 mètres, mais qui, par contre, nécessite la construction de trois ponts sur le Doubs, au lieu d'un, et le percement de deux souterrains de 920 et 1,040 mètres de longueur, ce qui augmente la dépense de 1,958,304 fr.

M. l'inspecteur divisionnaire a cru que, parce que la Commission avait demandé que le tracé de

la vallée de l'Ognon passât par Héricourt, il fallait assujettir celui du Doubs à la même condition. Il en résulterait des difficultés pour la station de Montbéliard, un allongement de 1,200 mètres et une augmentation de dépense de 265,000 fr., pour n'arriver qu'à passer à 800 mètres d'Héricourt.

La voie de fer arrive d'Argresans à la station de Belfort par une caustique, et gagne, par une récurrence, le col de Danjoutin, afin de faire passer les convois par la station de Belfort. Les ingénieurs des ponts-et-chaussées préféraient arriver directement au col de Danjoutin en laissant Belfort à 2,500 mètres à gauche.

En résumé, le tracé par la vallée du Doubs, dont la longueur est de 90,300 mètres, présente :

En pentes de 0^m003 à 0^m004, une longueur de............................	$8,928^m$
En pentes de 0^m004, une longueur de	6,450
id. de 0^m005, id. de	6,558

Le développement des courbes est sensiblement égal à celui des alignements droits, soit :

En alignements droits..........	$45,315^m$
En alignements courbes..........	$44,985^m$

Il y a dix souterrains dont la longueur totale est de 6,719 mètres; le plus long, celui de Fontaine-Argent, près de Besançon, qui est commun aux tracés des deux vallées, a 1,455 mètres de longueur.

Il y a huit ponts, la plupart obliques, dont cinq sur le Doubs navigable, et le tracé anticipe souvent sur le lit du fleuve.

Les dépenses sont généralement calculées d'après

les mêmes bases que pour la vallée de l'Ognon, cependant M. Mallet réduit pour le Doubs le prix des maçonneries de 1/6me, pensant que les carrières qui y sont déjà exploitées donneront la pierre de taille à meilleur marché que celles à ouvrir dans la vallée de l'Ognon.

La dépense totale du projet est de 19,000,000 fr.

Si l'on renonçait à la rectification de Laissey, elle ne serait que de............. 17,000,000 fr.

M. Mallet conclut par donner la préférence à la vallée du Doubs. Il avoue que le tracé de l'Ognon raccourcit de 3,669 mètres (le 1/25me de la ligne totale); mais il trouve que, sous le rapport de l'art, le tracé par le Doubs est préférable. Les pentes sont mois fortes, et si les courbes sont, par rapport aux alignements droits, dans une proportion plus grande que dans la vallée de l'Ognon, cet inconvénient est racheté, et parce qu'elles ont moins de pente, et parce que les tranchées ont moins de profondeur : or, c'est la profondeur qui fait le danger des tranchées.

M. l'inspecteur divisionnaire termine son rapport en disant que M. Borel et lui n'ont été chargés d'examiner le projet que sous les rapports de l'art et de la dépense, et qu'il n'ont rien à dire sur la question stratégique, le commerce et la population. Ils font connaître, toutefois, qu'ils ont reçu à Montbéliard une députation du pays de Porentruy qui réclamait l'adoption du tracé par la vallée du Doubs, comme le plus favorable aux communications du Jura suisse avec la France.

Nous avons déjà dit que les localités intéressées à l'adoption du tracé par la vallée de l'Ognon l'avaient

fait étudier par M. Dallari, ingénieur civil. Une compagnie qui a soumissionné le chemin, sans demande de subvention pour le tracé par l'Ognon, a fait vérifier les études de M. Dallari, et M. Perdonnet, ingénieur d'une grande expérience, leur a donné son approbation.

M. Dallari a développé son projet devant la Commission, comme étant dans de bonnes conditions de tracé ; il passe par Héricourt suivant le vœu émis en 1845, et la dépense ne serait, suivant lui, que d'environ 15 millions de francs.

La Commission, avant d'admettre ces assertions, a prié M. le Ministre des travaux publics de faire examiner le projet par le conseil général des ponts-et-chaussées.

M. Mallet, inspecteur divisionnaire, qui a été chargé du rapport, reproche au travail de M. Dallari d'être incomplet et de présenter des inexactitudes. Le tracé, qui jusqu'à Villers-Sexel diffère peu de celui de M. Lacordaire, ne vaut pas celui choisi par M. l'inspecteur divisionnaire, et il présente plus loin de grandes difficultés pour passer le col de la Bouloie.

La longueur du tracé de M. Dallari, de la gare de la Moullière, à Besançon, à celle de Belfort, est de	92,893m
Celle du projet allant directement de Villers-Sexel à Belfort, n'est que de....	86,630
Différence.......	6,263

M. Dallari a 45,076 mètres en alignements droits, et 48,437 en courbes, dont 6,215, d'un rayon de 800 mètres.

Il y a 40,227 mètres de pente de 0,045 à 0,005,

La longueur des souterrains est de 6,275 mètres, dont 3,088 en courbes.

Le développement des tranchées courbes de plus de 4 mètres de profondeur est de 10,430 mètres.

M. Borel fait le même reproche au projet de M. Dallari, que M. Mallet a fait à celui de M. Parandier. Il trouve que les acquisitions de terrains sont estimées trop bas; la largeur de la bande occupée doit être portée de 24 mètres 35 à 35 mètres 50, et le prix de l'hectare de 3,000 à 6,500 francs.

Il signale des inexactitudes dans le calcul des déblais.

Il élève le prix du mètre courant de souterrain, comme on l'a fait pour le projet de M. Parandier, à 1,000 f. pour les percées, et 1,200 et 1,500 f. pour les souterrains. Celui du col de la Bouloie, où l'on craint de rencontrer le porphyre, est exceptionnellement estimé à 2,000 francs le mètre.

Enfin, le rapport signale l'insuffisance de la somme demandée pour les travaux d'art.

Il résulte de ces rectifications, que la dépense du projet de M. Dallari doit, suivant M. l'ingénieur en chef Borel, être évaluée comme il suit :

Indemnités.............	2,145,975 fr.	00 c.
Terrassements............	7,333,080	73
Souterrains.............	9,362,900	00
Ouvrages d'art...........	1,894,000	00
Passages de niveau, stations, etc................	970,000	00
	21,705,955	73
Somme à valoir.....	2,170,594	27
Total.....	23,876,550	00

Ce qui fait ressortir le kilomètre à 256,700 fr.

L'estimation du projet préféré par M. Mallet est de........................ 21,000,000 fr.
à quoi il faut ajouter pour l'embranchement sur Héricourt..... 2,000,000

Total..... 23,000,000

Dépense sensiblement égale à celle du projet de l'ingénieur civil.

La conclusion de M. Borel est que l'avant-projet de M. Dallari étant, sous le rapport des conditions techniques du tracé, fort inférieur à celui qui résulte de la combinaison des études de MM. Lacordaire et Parandier, et ne présentant, d'ailleurs, aucun avantage sous le rapport de la dépense, il ne doit pas être pris en considération.

MM. les Députés de Vesoul et de Lure, entendus par le conseil général des ponts-et-chaussées, ont insisté sur les avantages économiques du tracé par la vallée de l'Ognon, et M. Dallari a défendu son projet en disant qu'il avait fait sonder le terrain avec soin, que ses prix sont ceux des ouvrages exécutés par les ingénieurs des ponts-et-chaussées, et que les souterrains courbes peuvent presque tous être rectifiés en faisant un peu plus de dépense.

Le conseil des ponts-et-chaussées, dans sa séance du 6 avril, considérant que le projet de M. Dallari, établi dans de mauvaises conditions, ne fournit aucun nouveau motif pour préférer la vallée de l'Ognon à celle du Doubs, a persisté dans l'avis émis le 21 février en faveur de cette dernière vallée.

La Commission a entendu les parties intéressées. Pour la vallée de l'Ognon, les délégués de Belfort

sans rentrer dans les détails précédemment développés, ont fait ressortir les avantages du tracé dans l'intérêt du transit, qui, de la Manche et de la Méditerranée en Suisse, ne pourra être conservé à la France qu'autant que la distance du Hâvre à Bâle sera la plus courte possible et que les frais de transport de Marseille à Mulhouse seront assez réduits pour que le chemin de fer qui reliera le port de Gênes au lac de Constance ne puisse pas présenter d'aussi bonnes conditions.

Les principaux fabricants de Mulhouse et de Thann et les entrepreneurs de transports de Lyon, Strasbourg et Mulhouse, ont, par des pétitions adressées à la Chambre, manifesté la crainte que l'exécution du chemin de fer dans l'étroite vallée du Doubs ne s'opposât aux améliorations que la navigation, si admirable jusqu'à Saint-Jean-de-Losne, demande de ce point à Montbéliard.

MM. les délégués de Belfort ont remis à la Commission des documents officiels qui établissent que la circulation annuelle sur le pont de cette ville est de 168,000 tonnes et de plus de 100,000 voyageurs.

Le délégué de la chambre du commerce du Hâvre a demandé l'adoption du tracé par la vallée de l'Ognon, dans l'intérêt du chemin direct du Hâvre au Rhin. Si l'on trouve à Villers-Sexel le chemin de Mulhouse, on aura 40 kilomètres de moins à construire que s'il fallait aller le chercher à Belfort.

M. le député de Vesoul a insisté sur l'injustice que l'on commettrait en privant le département de la Haute-Saône de tout accès à la voie de fer; ce qui aurait lieu si elle est tracée dans la vallée du Doubs.

Si elle passe, au contraire, par la vallée de l'Ognon, elle servira aux populations de Vesoul, Lure et Luxeuil. La grande quantité de bétail qui, des foires du département de la Haute-Saône, est dirigée sur Paris et le nord de la France, le blé, dont la département produit 410 mille hectolitres en sus de sa consommation, seront, pour le chemin de l'Ognon, des sources de richesse qui ne peuvent être niées.

Les partisans de la ligne du Doubs ont, par l'organe de M. Parandier, notre honorable collègue, fait valoir tous les avantages de ce tracé, par les motifs déjà exposés dans les rapports de M. Mallet et dans les statistiques de M. Frémy.

M. Parandier a soutenu que le tracé par la vallée du Doubs présenterait une économie de plus de 6,000,000 francs sur celui par la vallée de l'Ognon. Il a insisté sur le raccourcissement possible de la ligne directe, en évitant Belfort pour se rendre de Montbéliard sur Valdoie. Le parcours total serait alors de 7 kilomètres plus court que celui par la vallée de l'Ognon, et serait, dans toute son étendue, dans l'excellente condition d'une pente uniforme de 0,0015. Lors même que cetté variante ne serait point admise, comme, suivant M. Parandier, le chemin pour les convois rapides devrait toujours avoir un raccourcissement qui ferait éviter Belfort qu'on ne toucherait que par une caustique, le tracé du Doubs, en suivant la vallée de la Savoureuse qu'il préfère à celle de la Lusine, serait encore plus court que celui de l'Ognon. Il serait seulement de deux kilomètres plus long si l'on passait par Héricourt.

M. le Ministre des travaux publics a été entendu et a soutenu la vallée du Doubs par les mêmes rai-

sons que M. Mallet; il a ajouté que le tracé par la vallée de l'Ognon, loin d'être avantageux à Vesoul et au département de la Haute-Saône, lui serait très-préjudicable en empêchant l'exécution future de la ligne de Vesoul à Belfort par Lure, la plus favorable aux intérêts du département.

M. le Ministre, à qui on a fait remarquer que M. Parandier proposait des raccourcissements qui, éloignant le tracé de Belfort, étaient en opposition avec l'exposé des motifs et avec l'avis de la Commission mixte, a donné l'assurance que les termes du projet de loi, qui établit que le chemin de fer ira toucher Belfort et de Belfort se dirigera sur Mulhouse, seront maintenus et par conséquent obligatoires pour la Compagnie.

Les détails du projet que cette compagnie aura à présenter pour la station de Belfort devront, du reste, être réglés en conférence et acceptés par la Commission mixte.

Le Ministre a communiqué à la Commission les lettres des compagnies qui se proposent de soumissionner le chemin.

La Compagnie qui s'était déjà présentée en 1845 déclare que les changements faits au tracé qu'elle avait demandé ne lui permettent plus de maintenir sa première soumission; elle demande une concession directe pour 41 ans et 90 jours, avec une subvention de 30 millions qui serait réductible de 8 millions si, au lieu de passer par Belfort, le chemin se dirigeait directement de Montbéliard sur Valdieu.

La seconde Compagnie a soumissionné le chemin sans subvention, en exprimant une préférence marquée pour la vallée de l'Ognon, dont elle déclare

avoir fait vérifier les projets par un ingénieur d'une grande expérience. Ce n'est, d'après une lettre postérieure, que pour la vallée de l'Ognon que cette Compagnie entend soumissionner sans subvention.

Les tableaux statistiques dressés par M. Frémy, sont généralement à l'avantage de la vallée du Doubs. Ainsi, en ne prenant que les communes traversées par le rail-way, il trouve, pour la population et les contributions :

Vallées.	Population.	CONTRIBUTIONS Foncière.	Mobilière et personnelle.	Portes et fenêtres.	Patentes.	Totaux.
		fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c	fr. c.
Doubs..	16,967	91,886 44	35,091 84	18,815 61	27,532 68	173,329 57
Ognon..	10,996	77,487 83	13,821 28	6,861 71	5,606 85	93,781 22
Différences en faveur du Doubs. .	5,971	14,398 56	21,273 56	11,950 90	21,925 83	79,548 35

Pour la circulation :

		Doubs.	Ognon.
Voyageurs à 1 kilomètre.	Circulation actuelle................	2,623,636	145,000
	Déplacement avec défalcation........	1,359,452	2,609,984

Marchandises transportées à 1 kilomètre....	Circulation actuelle......	Messageries......	71,946	néant.
		Roulage accéléré..	459,628	néant.
		Id. ordinaire.	2,660,500	516,995
		Voie d'eau.......	17,460,000	néant.
		Totaux.........	21,652,074	516,995
	Circulation de déplacement........	Messageries......	54,010	116,530
		Roulage accéléré.	663,600	1,092,200
		Id. ordinaire.	3,150,600	3,582,800
		Voie d'eau.......	néant.	13,000,000
		Totaux.......	3,868,210	17,791,530

La défalcation à faire sur les transports par voie de terre réduit ces totaux à........................ 3,637,500 17,791,530

Pour le produit des usines métallurgiques.

Vallées.		Nombre des usines.	Nombre des ouvriers	Poids total des produits.	Poids des produits marchands.	Valeurs.
Doubs.............		7	292	10,608	5,315	2,233,600
Ognon.............		10	439	8,292	6,080	2,300,000
Différences en faveur du..	Doubs..	»	»	2,316	»	»
	Ognon..	3	147	»	765	66,400

M. Fremy dit qu'il n'a compris dans ces derniers chiffres ni la saline de Goubenan, qui produit

94,290 quintaux métriques, parce qu'elle n'emprunterait pas la voie de fer, ni les houillères de Bonchamp, qui ont fourni, en 1844, 11,212 quintaux, dont 8,890 ont été dirigés sur Mulhouse et Thann, parce que le transport pour Mulhouse se fait par la route et le canal, au prix de 12 fr. 32 c., tandis que l'on paierait 13 fr. 40 par la voie de fer.

Les bases sur lesquelles ces statistiques sont établies ont été vivement attaquées par les délégués de la vallée de l'Ognon. Pour la population, comme pour les contributions, ils ont dit qu'en ne comptant que les communes traversées par la voie de fer, on favorisait évidemment l'étroite vallée du Doubs. Ils ont signalé des inexactitudes dans le recensement des usines métallurgiques, et ils ont dit que MM. les ingénieurs des mines des deux départements étaient partis de bases différentes pour l'appréciation des produits.

La Commission n'a pas trouvé, dans les nouveaux documents qui lui ont été soumis, des raisons suffisantes pour renoncer au tracé par la vallée de l'Ognon, adopté en 1845.

Les motifs qui avaient déterminé son vote, et qui sont développés au rapport du 1er juillet, non-seulement subsistent toujours, mais ont même acquis un nouveau degré de force par suite de la présentation du projet de loi du chemin de fer de Saint-Dizier à Gray, dont la Commission a provoqué l'exécution, et qui, ayant entre Chaumont et Langres une partie commune avec le chemin direct de la Manche au Rhin, rapproche le moment où cette communication, si importante pour l'avenir de notre commerce maritime, pourra être complétée; alors, la distance du Hâvre à Mulhouse,

qui, par Dijon et Besançon, est de 789 kilomètres, ne sera plus que de 739 kilomètres par Troyes, Chaumont, Langres et Vesoul, ou de 725 kilomètres par Rouen, Châlons et Saint-Dizier.

Le tracé par la vallée de l'Ognon, qui permet au chemin du Hâvre de venir se souder à Villers-sexel, au chemin de Mulhouse, qu'on aurait dû aller chercher à Belfort, si le tracé par le Doubs avait été préféré, donne une seconde partie commune d'environ 40 kilomètres, qui rendra possible l'exécution sans subvention, du chemin direct de la Manche au Rhin, qui peut seul conserver le transit à la France. Ce résultat compense, et au-delà, l'excédant de dépense que M. Mallet compte au tracé de l'Ognon. Il y a, d'ailleurs, lieu d'espérer que, quand ce tracé aura été étudié avec autant de soin que l'a été celui du Doubs, on obtiendra encore des améliorations, et l'estimation de M. Mallet diffère tant de celles de MM. Parandier et Lacordaire, qu'il est permis de ne pas l'adopter sans appel.

On admet que les ponts sur le Doubs seront construits de façon à ne point entraver la navigation; mais ils seront toujours, sur un canal fréquenté par 1,500 bateaux, une cause de retard qui se résume par une augmentation de frais, et ce sont les frais qu'il faut réduire, pour que le chemin de fer, qui ira de Gênes au lac de Constance, n'enlève pas à Marseille et à la France, le transit de la Méditerranée au Rhin.

Les difficultés que M. Mallet trouve à passer par Héricourt, l'augmentation de dépense que signale M. Borel, et surtout l'allongement de parcours de près de 7 kilomètres qui résulterait de cette dévia-

16,290 quintaux métriques, parce qu'elle n'empruntaient pas la voie de fer ; ni les houillères de Ronchamp, qui ont fourni, en 1844, 11,212 quintaux, dont 4,800 ont été dirigés sur Mulhouse et Thann, parce que le transport pour Mulhouse se fait par la route et le canal au prix de 12 fr. 32 c., tandis que l'on payerait 13 fr. 40 par la voie de fer.

Les bases sur lesquelles ces statistiques sont établies ont été vivement attaquées par les délégués de la vallée de l'Ognon. Pour la population, comme pour les contributions, ils ont dit qu'on ne comptait que les communes traversées par la voie de fer, en laissant entièrement l'étroite vallée du Doubs. Ils ont signalé des inexactitudes dans le recensement des usines métallurgiques, et ils ont dit que MM. les ingénieurs des mines des deux départements étaient partis de bases différentes pour l'appréciation des produits.

La Commission n'a pas trouvé, dans les nouveaux documents qui lui ont été soumis, des raisons suffisantes pour renoncer au tracé par la vallée de l'Ognon, adopté en 1845.

Les motifs qui avaient déterminé son vote, et qui sont développés au rapport du 1er juillet, non-seulement subsistent toujours, mais ont même acquis un nouveau degré de force par suite de la présentation du projet de loi du chemin de fer de Saint-Dizier à Gray, dont la Commission a provoqué l'exécution, et qui, ayant entre Chaumont et Langres une partie commune avec le chemin direct de la Manche au Rhin, rapproche le moment où cette communication, si importante pour l'avenir de notre commerce maritime, pourra être complétée ; alors la distance du Hâvre à Mulhouse,

qui, par Dijon et Besançon, est de 789 kilomètres, ne sera plus que de 739 kilomètres par Troyes, Chaumont, Langres et Vesoul, ou de 725 kilomètres par Rouen, Châlons et Saint-Dizier.

Le tracé par la vallée de l'Ognon, qui permet au chemin du Hâvre de venir se souder à Villers-sexel, au chemin de Mulhouse, qu'on aurait dû aller chercher à Belfort, si le tracé par le Doubs avait été préféré, donne une seconde partie commune d'environ 40 kilomètres, qui rendra possible l'exécution sans subvention, du chemin direct de la Manche au Rhin, qui peut seul conserver le transit à la France. Ce résultat compense, et au-delà, l'excédant de dépense que M. Mallet compte au tracé de l'Ognon. Il y a, d'ailleurs, lieu d'espérer que, quand ce tracé aura été étudié avec autant de soin que l'a été celui du Doubs, on obtiendra encore des améliorations, et l'estimation de M. Mallet diffère tant de celles de MM. Parandier et Lacordaire, qu'il est permis de ne pas l'adopter sans appel.

On admet que les ponts sur le Doubs seront construits de façon à ne point entraver la navigation; mais ils seront toujours, sur un canal fréquenté par 1,500 bateaux, une cause de retard qui se résume par une augmentation de frais, et ce sont les frais qu'il faut réduire, pour que le chemin de fer, qui ira de Gênes au lac de Constance, n'enlève pas à Marseille et à la France, le transit de la Méditerranée au Rhin.

Les difficultés que M. Mallet trouve à passer par Héricourt, l'augmentation de dépense que signale M. Borel, e[illegible]tout [illegible]longemen[illegible] de parcours de près de [illegible]ésul[illegible] cette dévia-



tion, ont décidé la Commission, à la majorité de cinq voix contre quatre, à revenir sur sa décision de 1845, et à ne plus faire passer le tracé direct par Héricourt : cette ville serait, comme le propose M. Mallet, desservie par un embranchement qui, partant de Chêne-Bier, irait jusqu'à Montbéliard. Par cette combinaison, cette dernière ville, dont les relations sont surtout avec Paris, ne serait pas plus éloignée de la capitale, quand le chemin direct sera complété, que ne l'est maintenant Besançon. Elle serait, par conséquent, dans de meilleures conditions qu'avec le tracé du Doubs.

On ne conteste pas l'exactitude des renseignements statistiques de M. Frémy, dont on a présenté le résumé; mais la base dont il est parti, qui consiste à ne faire entrer en ligne de compte que les communes traversées par le rail-way, peut donner lieu à discussion; il résulte, en effet, des renseignements qui nous ont été remis, que si on prend seulement une zone de 5 kilomètres, à droite et à gauche du chemin, ce n'est plus la vallée du Doubs, mais bien celle de l'Ognon qui présente la population la plus nombreuse, et qui paie le plus d'impôt.

La statistique de M. Frémy donne, pour le produit des usines métallurgiques, l'avantage à la vallée de l'Ognon; ce résultat serait encore plus marqué, si on n'avait pas négligé, pour cette vallée, l'importante usine de Montagney, qui n'est qu'à un kilomètre du chemin, tandis qu'on compte à la ligne du Doubs des usines qui sont à 15, 17, et même 28 kilomètres.

On ne peut pas admettre, pour la houillère de Ronchamp, le calcul de M. Frémy, qui refuse au chemin de fer le trafic des houilles, parce que, dit-

il, le transport sur essieux et par bateaux, qui ne coûte pour Mulhouse que 12 fr. 32 cent., serait payé 13 fr. 40 cent. sur le rail-way. Il nous semble évident, qu'au moment surtout où la découverte de nouveaux gisements très-riches va donner une grande activité à l'exploitation, le chemin de fer saura, en baissant un peu son tarif, s'attirer cette source de produits. Ce qui se passe sur le chemin de Rouen ne peut laisser aucun doute sur ce point.

Il est de plus très-probable que la houillère de Ronchamp se rattachera par un chemin de fer d'exploitation au rail-way qui n'en est éloigné que de 10 à 11 kilomètres.

Cet embranchement, qui viendrait par Chérimont, prendre la vallée de Lusine, se souderait à la voie à Chêne-Bier, point de départ de l'embranchement d'Héricourt; il serait peu coûteux, n'exigeant pas de travaux d'art.

Par toutes ces considérations, et par celles développées au rapport de 1845, la Commission a adopté, à la majorité de cinq voix contre quatre, entre Besançon et Belfort, le tracé de la vallée de l'Ognon par Villers-Sexel et Bevern, avec embranchement à une seule voie sur Héricourt et Montbéliard.

Les autres portions du tracé direct de Dijon à Besançon, et de Belfort à Mulhouse, n'ont donné lieu à aucune nouvelle discussion, et sont maintenues comme il est dit au rapport de 1845.

Les rectifications faites au tracé, et les nouvelles statistiques fournies pour une partie du parcours, n'apportent pas aux données de 1845 des modifications asez notables pour changer les calculs présentés au premier rapport sur la dépense et le produit du chemin, et la Commission propose tou-

jours avec le Gouvernement de le concéder sans subvention pour 99 ans.

Embranchements.

Dans le rapport déposé le 13 juillet 1845, la Commission, d'accord avec M. le Ministre des travaux publics et avec les délégués de la ville de Gray, a substitué à l'embranchement de Besançon sur Gray, proposé par l'art. 3 du projet de loi, un embranchement d'Auxonne à Gray.

Les motifs de cette substitution étant longuement développés dans notre premier rapport, que la Chambre a sous les yeux; nous nous asbtiendrons de les reproduire en détail. Nous nous bornerons à rappeler que le courant commercial, qui fait de Gray un point si important, est incomparablement plus fort dans la direction du nord au sud, que dans celle de l'est à l'ouest; par suite, la circulation de Gray sur Besançon est trop faible pour appeler un embranchement aussi considérable et pour desservir le capital qui y serait engagé; nous avons calculé que le produit net ne servirait qu'environ un pour cent d'intérêt.

L'embranchement de Gray à Auxonne, au contraire, a été choisi par la Commission, d'accord alors avec M. le Ministre et avec les délégués de la ville de Gray, parce qu'il est placé dans la direction de l'immense courant commercial du nord au midi, et qu'il se trouve sur la ligne directe qui, dans un avenir prochain, raccoucira notablement la communication du midi au nord-est. Cet embranchement était, dès l'année dernière, considéré et présenté par votre Commission comme le premier tronçon du midi au nord-est, de Gray à Langres et à Saint-

Dizier, dont il appelait la prompte confection, aujourd'hui adoptée et proposée par le Gouvernement.

Depuis le dépôt du rapport, deux nouveaux faits se sont produits, qui ont appelé tout spécialement encore, dans ces derniers moments, l'attention de votre Commission sur la question de ces embranchements.

Premièrement, la chambre de commerce de Gray, dont les délégués avaient accueilli d'abord l'embranchement de Gray à Auxonne, s'en est inquiété ensuite, parce qu'elle a paru redouter la concurrence que la ville d'Auxonne pourrait faire à son commerce. Sous l'empire de cette préoccupation, cette chambre a paru regretter l'embranchement de Besançon proposé par le gouvernement; puis elle a demandé à l'administration l'étude et l'adoption d'un embranchement sur Saint-Witt, et enfin l'étude d'un embranchement direct de Gray sur Dôle.

Secondement, M. le Ministre, qui avait donné, l'année dernière, son adhésion à ce que la concession de l'embranchement d'Auxonne à Gray fût annexée à la ligne de Dijon à Mulhouse, nous en demande aujourd'hui l'ajournement. Il se fonde : 1° sur ce que le nombre des concessions de chemins de fer est déjà très-considérable; 2° sur ce que le point par lequel s'opèrera le raccourcissement de la ligne du midi au nord n'est pas encore déterminée, et qu'il ne faut pas que la direction donnée à l'embranchement de Gray sur la ligne de Dijon à Mulhouse préjuge et détermine ce point à l'avance et prématurément, ni que de prime-abord on donne la préférence à l'embranchement d'Auxonne sur

deux autres directions : celle de Gray à Besançon et celle de Gray à Dijon; 3° sur ce que les produits du chemin de Saint-Dizier à Gray n'ont pas pu être encore suffisamment appréciés, et qu'il est possible qu'ils soient bientôt reconnus tels, qu'il en résulte que le chemin de Saint-Dizier à Gray sera assez riche pour que l'on impose à la Compagnie qui en sera chargée l'obligation de faire à ses frais l'embranchement de Gray à Auxonne.

Nous nous sommes occupés d'abord, Messieurs, des craintes de la chambre de commerce de Gray. Ces craintes n'ont paru aucunement fondées à votre Commission. Gray est le point extrême où finit et commence la navigation à grande vitesse, qui va du midi au nord, et réciproquement. D'un autre côté, les avantages immenses de cette excellente navigation, qui transporte avec une grande rapidité les marchandises au prix actuel de 3 centimes par tonne et par kilomètre, ainsi que le constatent divers documents émanés de la chambre de commerce de Gray, ne permettront pas aux chemins de fer de lutter contre cette voie pour la masse des marchandises qu'elle est en possession de transporter; et, par la même raison, ces marchandises continueront à prendre la voie d'eau à Gray, ou à la suivre en remontant jusqu'à ce port, plutôt que de ne la prendre qu'à Auxonne ou de ne la suivre que jusqu'à cette ville, obligées qu'elles seraient toujours à subir un transbordement à Auxonne, si elles ne le supportaient pas à Gray.

Il faudrait, pour se soustraire à cette conséquence incontestable, que les chemins de fer pussent arriver, par l'abaissement imprévu de leurs tarifs, à envahir tous les transports; mais alors il serait

indifférent au commerce de Gray que le tracé du chemin de fer passât près d'Auxonne, ou qu'il passât ailleurs, puisque dans cette hypothèse, quant à présent et probablement toujours inadmissible, la voie d'eau serait impuissante à lutter contre la voie de fer, quelle que fût la direction de celle-ci.

En ce qui concerne l'embranchement de Besançon, votre Commission l'a de nouveau repoussé; d'abord, parce qu'il serait improductif par lui-même, ainsi qu'on l'a énoncé plus haut, parce qu'il n'apporterait aucun élément de richesse à la ligne principale de Dijon à Mulhouse; en second lieu, parce qu'il ne pourrait transporter, qu'en leur faisant faire un long détour, les voyageurs et les marchandises qui, du Nord se dirigent vers l'Est et la Suisse, et que cette circulation anormale, sans profit pour la ville de Gray, serait bientôt ravie à cette ligne par le prolongement naturel de la ligne de Chaumont à Langres, sur le chemin de Dijon à Mulhouse; en troisième lieu, enfin, parce que, pour la circulation du nord au midi et réciproquement, le circuit de Gray à Besançon est trop long pour que l'on puisse penser à grever longtemps de cette augmentation de parcours tous les éléments de la circulation dont il s'agit. L'embranchement de Gray sur Besançon ne pourrait d'ailleurs pas servir à la communication par voie de fer entre Dijon et Gray, entre Dijon et les contrées desservies, par la ligne de Saint-Dizier à Gray.

L'embranchement de Saint-Witt, demandé ensuite par la Chambre de commerce de Gray, réunissait aux inconvénients que nous venons de reconnaître à l'embranchement de Besançon, l'inconvénient très-grave aussi d'aboutir, sur la ligne

de Dijon à Mulhouse, à un village sans aucune importance commerciale.

Et enfin, quant à l'embranchement direct sur Dôle, le Conseil général des ponts-et-chaussées, considérant qu'il ne dessert aucune population dans son parcours, a déclaré qu'il ne méritait pas des études plus approfondies, et qu'il devait être immédiatement écarté de la discussion. Votre Commission, par le même motif, a adopté la même conclusion.

Nous avons dit que M. le Ministre, dans une de nos dernières séances, avait demandé l'ajournement de la question relative à l'embranchement de Gray sur la ligne de Dijon à Mulhouse, et nous avons énuméré les motifs invoqués à l'appui de cette demande. Ils ont paru graves à votre Commission, Messieurs; mais l'étude approfondie qu'elle a faite de la question jusqu'à ce jour lui a fourni des motifs de nature opposée tellement graves aussi, qu'elle a cru de son devoir de vous proposer l'adoption de l'embranchement.

Nous allons discuter brièvement les motifs invoqués par M. le Ministre.

1° *Le grand nombre des concessions déjà faites ou sur le point de l'être.*

Votre Commission doit vous faire observer, Messieurs, que l'embranchement d'Auxonne à Gray n'a qu'une faible importance, et ne doit entraîner qu'une dépense peu considérable. Il est en plaine et n'a que 35 ou 39 kilomètres, suivant la variante qui sera ultérieurement adoptée par l'administration. D'ailleurs, loin d'être une charge pour la compagnie du chemin de Dijon à Mulhouse, il lui

sera, au contraire, ainsi que nous l'avons déjà dit dans notre premier rapport, et que nous le dirons encore plus loin, un élément de richesse assuré, par la circulation qu'il déterminera sur la ligne principale elle-même, entre Auxonne et Dijon d'un côté, entre Auxonne et Dôle, Auxonne et Besançon de l'autre côté.

2° *Il ne faut point préjuger prématurément le point par lequel s'opérera le raccourcissement du midi au nord, ni la préférence à donner à l'embranchement de Gray à Auxonne sur celui de Gray à Besançon, ou de Gray à Dijon.*

Quant à l'embranchement de Besançon, c'est une question sur laquelle la Commission vous a tout-à-l'heure exprimé sa pensée, Messieurs, à l'occasion des vœux de la chambre de commerce de Gray. Il n'y a rien à ajouter sur ce point.

Quant à l'embranchement de Dijon, c'est-à-dire au retour sur Dijon du chemin de fer venant de Langres à Gray, nous devons vous faire remarquer, comme pour l'embranchement précédent, que sa circulation serait improductive, et qu'il n'apporterait non plus aucun élément de richesse à la ligne principale.

Votre Commission n'a d'ailleurs pas conçu comment s'expliquerait cette rétrogradation sur Dijon du chemin de la Champagne arrivé à Gray. Plusieurs des membres qui la composent ont fait observer qu'il vaudrait mieux alors conduire directement la voie de fer de Langres sur Dijon. Ce serait le retrait, en quelque sorte, du chemin de fer de Saint-Dizier à Gray. Ce sont cependant des motifs de la plus haute gravité et d'un intérêt national incontestable qui ont déterminé le Gouvernement à

proposer ce chemin et à lui donner la direction qu'il a reçue ; n'y eût-il que l'énorme différence de prix de transport de la navigation de la Saône sur la voie de fer, pour les marchandises qui doivent faire la principale alimentation de ce chemin, que le choix de la direction de Gray serait complètement justifié.

L'embranchement de Gray sur Dijon ne desservirait d'ailleurs pas la circulation de Gray et de la Champagne vers Besançon, tandis que l'embranchement d'Auxonne dessert tout à la fois, d'une manière satisfaisante, et la circulation de Gray à Besançon, et la circulation de Gray à Dijon.

En ce qui concerne le point encore indéterminé du raccourcissement de la ligne du midi au nord, il ne saurait y avoir aucun doute sur ce point. Ce raccourcissement se fera au moyen de l'une ou de l'autre des deux lignes dont nous parlerons plus loin, et qui ont été étudiées par des ingénieurs du Gouvernement ; il se fera probablement même au moyen de toutes les deux à la fois. Ce sont les lignes de Dôle à Châlon, et de Dôle à Lyon et à Genève par Lons-le-Saulnier et le bas des plateaux du Jura.

Ces deux lignes, qui, avec d'autres chemins également étudiés entre Reims et nos frontières du nord, compléteraient la véritable communication du nord au midi, sont vivement désirées par des populations intéressantes, par des contrées d'une riche production agricole, et l'embranchement de Gray à Auxonne est le seul qui puisse souder directement à ces lignes le chemin de Saint-Dizier à Gray.

Le troisième motif invoqué par M. le Ministre est tiré de ce qu'il est possible que les produits du chemin de fer de Saint-Dizier à Gray soient, dans un avenir prochain, reconnus suffisants pour que l'on impose à la compagnie qui fera ce chemin la charge de faire, en outre, à ses frais, l'embranchement de Gray à la ligne de Dijon à Mulhouse.

La Commission ne concevrait pas, si telles pouvaient être les prévisions de M. le Ministre, qu'il eût accordé au chemin de fer de Saint-Dizier à Gray une subvention de 31 millions. Tout porte à croire, il est vrai, comme M. le ministre en a manifesté l'espoir, que cette subvention ne sera pas entièrement nécessaire; que le chemin n'exigera pas l'application absolue de la loi de 1842; et qu'une subvention beaucoup moindre suffira; mais enfin il y aura lieu à subvention. Et le rapport de 1845 a démontré que l'embranchement d'Auxonne, considéré isolément, n'avait pas une circulation propre assez considérable pour rémunérer les capitaux consacrés à sa construction; cela nous paraît encore vrai aujourd'hui, après le nouvel examen que nous avons fait de la question; mais nous avons dit en même temps, et nous sommes de nouveau fondés à vous dire que cet embranchement aura pour effet de déverser à droite et à gauche, sur la ligne principale, une circulation qui ne s'y produirait pas sans lui, et qui, réunie à la circulation propre de l'embranchement, produira en résultat, pour la Compagnie qui l'exécutera en même temps que cette grande ligne, un revenu plus que suffisant de la dépense occasionnée par cette addition; ce revenu total sera même supérieur au revenu propre de la ligne principale,

en sorte que la Compagnie aura avantage à faire l'embranchement.

Si l'on réservait l'embranchement pour le faire exécuter ensuite, soit isolément, soit comme annexe de la ligne de Saint-Dizier à Gray, il ne pourrait, dans l'un comme dans l'autre cas, être fait qu'au moyen d'une nouvelle subvention, sa circulation propre étant, comme nous l'avons déjà dit, impuissante à rémunérer le capital de sa construction, tandis qu'en l'annexant au chemin de Dijon à Mulhouse, on fera, sans frais pour l'État, une section de la ligne du nord au midi.

Votre Commission, après une mûre délibération, a voté l'embranchement de Gray à Auxonne, et a décidé, qu'il serait annexé au chemin de Dijon à Mulhouse.

Le rapport de 1845 a fait connaître que le chemin de fer de Dijon à Mulhouse, tant qu'il n'aura que les produits de son propre trafic, est une ligne pauvre qui pourra à peine servir l'intérêt du capital engagé. Cette considération a déterminé la Commission à accueillir avec faveur et à examiner avec soin les propositions qui lui ont été faites pour la création d'embranchements qui, d'une grande importance pour la prospérité des localités desservies, contribueraient à vivifier le chemin de fer sans imposer aucune subvention à l'État. Outre les embranchements d'Auxonne à Gray et d'Héricourt à Montbéliard, que la Commission a admis en 1845, ceux de Dôle à Salins et de Dôle à Lons-le-Saulnier ont été demandés par la députation du Jura, et celui de Dôle à Châlon par la députation de Saône-et-Loire.

M. le Ministre des travaux publics, consulté sur

les questions d'embranchements, s'est rendu dans le sein de la Commission, et a déclaré que, en thèse générale, il s'opposait à tous les embranchements, mais surtout à ceux qui se rattachent à des questions d'avenir. Il pense qu'il y aurait de graves inconvénients financiers à augmenter encore l'étendue du réseau en cours d'exécution, et qu'il ne faudra s'occuper des embranchements que quand la ligne principale sera à peu près terminée.

Le chemin de Dôle à Salins, qui a d'abord été examiné par la Commission, n'a soulevé aucune objection. Il desservirait des intérêts importants, entre autres celui des salines, dont la Compagnie se présente comme soumissionnaire, et il ne préjuge aucune question d'avenir, Salins étant un point au-delà duquel un chemin de fer ne peut pas être prolongé.

Le projet qui a été présenté à la Commission, qui n'a pas cru devoir s'occuper d'un examen de détails qui doit être laissé au Ministre, a paru bien étudié. Il est en ce moment soumis aux enquêtes. Dans cet état de choses, tout ce que nous avons cru devoir faire est de vous proposer d'étendre à cette ligne, dont la longueur est de 37 kilomètres, la faculté que la loi de 1842 laisse au Gouvernement, pour les embranchements de moins de 20 kilomètres, de concéder par ordonnance, après enquête préalable, et en se conformant aux dispositions des cahiers des charges adoptés.

L'embranchement de Lons-le-Saulnier, qui est une continuation du chemin de la Champagne sur le Midi, a été reconnu comme très-utile pour vivifier un pays industriel qui manque de communi-

cations perfectionnées, et pour desservir les villes d'Arbois et de Poligny. Il est certain que, dans un avenir très-prochain, il ne pourra pas être refusé, lors même que le chemin de Dôle à Châlon serait construit; aussi n'aurions-nous pas hésité à l'admettre, si, comme le chemin de Salins, il se terminait à une impasse; mais il n'en est pas ainsi: cette communication a beaucoup d'avenir; c'est le chemin de Genève, c'est une des directions qui raccourcissent le plus la route de Marseille en Suisse, en se rattachant à Lyon, par Bourg, au chemin de la Méditerranée; et, sous ce point de vue, la concession du tronçon de Dôle à Lons-le-Saulnier, indépendamment de l'inconvénient de morceler une grande ligne, pourrait paraître favoriser la ligne de raccourcissement du chemin de la Méditerranée au Rhin, par le bas des plateaux du Jura, au détriment de celle de Châlon à Dôle.

On a répondu à cette objection en disant que la portion du chemin qui resterait à établir entre Lons-le-Saulnier et Lyon, par Bourg, étant encore beaucoup plus longue que celle de Dôle à Châlon, la question du raccourcissement de Marseille à Bâle ne serait pas préjugée, et que, par conséquent, il n'y avait pas de motif pour refuser à Lons-le-Saulnier une satisfaction qui lui serait encore due, lors même que le chemin de Châlon à Dôle serait adopté. La Commission a pensé qu'il convenait de n'adopter aucune disposition qui pût directement ou indirectement influer sur les deux grands raccourcissements de Dôle à Châlon et de Dôle à Lyon, qui, tous deux, comme elle l'a consigné au rapport de 1845, ont une très-grande importance.

Elle désire vivement que le Gouvernement fasse étudier ces deux lignes, pour que des projets complets soient présentés dans un avenir prochain.

PROJET DE LOI.

PROJET DE LOI *Présenté par le Gouvernement.*	PROJET DE LOI *Amendé par la Commission.*
TITRE PREMIER.	TITRE PREMIER.
Chemin de fer de Dijon à Mulhouse.	*Chemin de fer de Dijon à Mulhouse, avec embranchements sur Gray et sur Héricourt et Montbéliard.*
Article premier.	Article premier.
Le Ministre des travaux publics est autorisé à procéder, par la voie de la publicité et de la concurrence, conformément aux clauses et conditions du cahier des charges côté A, annexé à la présente loi, à la concession du chemin de fer de Dijon à Mulhouse.	Le Ministre des travaux publics est autorisé à procéder, par la voie de la publicité et de la concurrence, conformément aux clauses et conditions du cahier des charges côté A, annexé à la présente loi, à la concession du chemin de fer de Dijon à Mulhouse, avec embranchements d'Auxonne sur Gray, et de Chêne-Bier sur Héricourt et Montbéliard.
Art. 2.	Art. 2.
Le Ministre des travaux publics déterminera, dans un billet cacheté, le maximum de durée de jouissance au-dessus	Comme au projet.

PROJET DE LOI *Présenté par le Gouvernement.*	PROJET DE LOI *Amendé par la Commission.*
duquel l'adjudication ne pourra être tranchée. Ce maximum de durée ne pourra excéder quatre-vingt-dix-neuf ans, à dater de l'époque déterminée par le cahier des charges pour l'achèvement des travaux.	
TITRE II. *Embranchement de Gray sur Besançon.*	TITRE II. *Embranchement de Dôle sur Salins.*
Art. 3.	Art. 3.
Le Ministre des travaux publics est autorisé à concéder, conformément aux clauses et conditions du cahier des charges côté B, annexé à la présente loi, l'embranchement de Gray sur Besançon.	Le Ministre des travaux publics est autorisé à concéder, par adjudication publique ou par concession directe, l'embranchement de Dôle à Salins, aux clauses et conditions du cahier des charges côté A, annexé à la présente loi.
La durée de la jouissance ne pourra excéder quatre-vingt-dix-neuf ans, à dater de l'époque déterminée par le cahier des charges pour l'achèvement des travaux.	La durée de la jouissance ne pourra excéder quatre-vingt-dix-neuf ans, à dater de l'époque déterminée par le cahier des charges pour l'achèvement des travaux.
Art. 4.	Art. 4.
La convention à passer en vertu de l'article précédent ne deviendra définitive qu'après avoir été homologuée par une ordonnance royale.	Comme au projet.

A.

CAHIER DE CHARGES

POUR L'ÉTABLISSEMENT DU CHEMIN DE FER

DE DIJON A MULHOUSE.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

Article premier.

La Compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, tous les travaux du chemin de fer de Dijon à Mulhouse, dans le délai de quatre années au plus tard, à dater de l'ordonnance qui approuvera l'adjudication, et de manière que ce chemin soit praticable dans toutes ses parties à l'expiration du délai ci-dessus fixé.

Art. 2.

Le chemin de fer s'embranchera à Dijon sur le chemin de fer de Paris à Lyon ; de Dijon, il se portera sur Besançon par Auxonne et Dôle ; à partir de Besançon, il remontera la vallée du Doubs, en passant par ou près Beaume-les-Dames et Montbéliard, ira toucher Belfort, et de Belfort, enfin, il se dirigera sur Mulhouse par Altkirch ; à Mulhouse, il sera mis

A

CAHIER DE CHARGES

POUR L'ÉTABLISSEMENT DU CHEMIN DE FER

DE DIJON A MULHOUSE,

AVEC EMBRANCHEMENTS D'AUXONNE SUR GRAY ET DE CHÊNE-BIER A MONTBÉLIARD PAR HÉRICOURT, ET DE DOLE A SALINS.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Article premier.

Comme au projet.

Art. 2.

Le chemin de fer s'embranchera à Dijon sur le chemin de fer de Paris à Lyon ; de Dijon, il se portera sur Besançon par Auxonne et Dôle.

A partir de Besançon, il gagnera la vallée de l'Ognon, en passant par Villers-Sexel et Bevern, ira toucher à Belfort, et de Belfort enfin, il se dirigera sur Mulhouse par Dannemarie et Altkirch à Mulhouse. Il sera mis en communication avec le

en communication avec le chemin de fer de Strasbourg à Bâle, suivant le tracé qui sera déterminé par l'Administration, les deux Compagnies entendues.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

chemin de fer de Strasbourg à Bâle, suivant le tracé qui sera déterminé par l'Administration, les deux Compagnies entendues.

Un embranchement à une seule voie sera dirigé de Chêne-Bier sur Héricourt et sur Montbéliard, et un embranchement à deux voies d'Auxonne sur Gray.

(N° 114.)

Chambre des Députés.

SESSION 1846.

RAPPORT

FAIT

Au nom de la Commission chargée d'examiner :*

1° Le projet de loi tendant à affecter une somme de 16 millions de francs à la construction des bases de quatre forts au port du Hâvre et à l'amélioration de l'entrée de ce port;

2° Le projet de loi portant allocation de 21 millions 600,000 francs pour les fortifications du Hâvre,

PAR M. ALLARD,

Député des Deux-Sèvres.

Séance du 13 avril 1846.

MESSIEURS,

Parmi les grands travaux d'utilité publique destinés à exercer une puissante influence sur la fortune et la prospérité de notre pays, ceux de l'amé-

* Cette Commission est composée de MM. le lieutenant-général comte d'Houdetot, le lieutenant-général Paixhans, de Lasalle, le colonel baron de Chabaud-Latour, le colonel comte Dumas, le lieutenant-général baron de Berthois, le lieutenant-colonel Allard, de Loynes, Ardant.

lioration des ports ont excité au plus haut degré, dans ces derniers temps, la sollicitude du Gouvernement et des Chambres. Délaissés pendant de longues années par les gouvernements de la France avant 1830, ils reçurent en 1837, 1838, 1839, 1844 et 1845 des dotations considérables, et il leur fut alloué, dans cette seule période de temps, une somme de 156 millions environ, qui témoignait assez toute l'importance que la France attachait à sa puissance maritime.

Plusieurs intérêts de l'ordre le plus élevé se groupent, en effet, autour de cette question, et, en premier lieu, celui de notre commerce avec l'étranger et les colonies. Grâce à la paix et aux travaux qu'elle favorise si merveilleusement, la prospérité de ce commerce a plus que doublé depuis 1827, et le chiffre des importations et des exportations réunies, qui n'était que 1,211 millions en 1831, s'élevait à 2,170 millions en 1843 (1).

C'est encore à la situation des ports, au développement de la navigation et à l'extension de notre commerce extérieur, que se rattache l'un des éléments les plus précieux de notre marine militaire, l'inscription maritime, dont il nous importe tant d'élargir la base.

Il suffit d'indiquer de tels intérêts pour justifier en principe les projets qui ont eu jusqu'ici pour objet de les satisfaire, et qui, sans doute, ne seront pas les derniers.

Mais vous n'auriez accompli, Messieurs, que la

---

(1) Exposé des motifs du projet de loi de 1844 pour l'amélioration des ports.

moitié de la tâche qui vous est imposée, si vous n'aviez pourvu à un autre besoin qui est aussi du premier ordre, celui de la défense des côtes.

A quoi serviraient, en effet, ces établissements fondés à grands frais, si, à la première guerre maritime, ils pouvaient être détruits par les escadres ennemies, ou servir entre leurs mains d'instruments contre nous? Un fait capital domine aujourd'hui toute cette question : c'est la navigation à la vapeur, qui fait peser sur les côtes en général un état permanent de menace. Les navires à vapeur sont incontestablement les instruments d'agression les plus redoutables; ils peuvent aborder en tout temps les points réputés jadis les plus inaccessibles, s'y présenter inopinément et s'en retirer à volonté. « Le danger, disait la Commission de « défense de 1836, dans son rapport du 16 mai « 1840, est relativement plus grand aujourd'hui « pour les frontières maritimes que pour celles de « terre, car ces dernières ne peuvent être exposées « qu'après des démonstrations patentes, des préli- « minaires plus ou moins longs, qui laissent au « gouvernement menacé le temps de prendre des « mesures. »

L'Angleterre, toujours si prévoyante et si féconde en moyens d'exécution, donne à cet égard un exemple qui ne doit pas être perdu pour nous. Non contente des ports de Portsmouth, de Plymouth et de Sheerness (dans l'embouchure de la Tamise), qu'elle possède déjà sur les côtes de la Manche, elle projetait, dès 1843, des *ports de refuge*, dont elle confiait les études à une commission célèbre. Le travail de cette commission, pour les trois seuls ports de Douvres, Seaford et Portland, désignés est

PROJET DE LOI.

PROJET DE LOI *Présenté par le Gouvernement.*	PROJET DE LOI *Amendé par la Commission.*
TITRE PREMIER.	TITRE PREMIER.
Chemin de fer de Dijon à Mulhouse.	*Chemin de fer de Dijon à Mulhouse, avec embranchements sur Gray et sur Héricourt et Montbéliard.*
Article premier.	Article premier.
Le Ministre des travaux publics est autorisé à procéder, par la voie de la publicité et de la concurrence, conformément aux clauses et conditions du cahier des charges côté A, annexé à la présente loi, à la concession du chemin de fer de Dijon à Mulhouse.	Le Ministre des travaux publics est autorisé à procéder, par la voie de la publicité et de la concurrence, conformément aux clauses et conditions du cahier des charges côté A, annexé à la présente loi, à la concession du chemin de fer de Dijon à Mulhouse, avec embranchements d'Auxonne sur Gray, et de Chêne-Bier sur Héricourt et Montbéliard.
Art. 2.	Art. 2.
Le Ministre des travaux publics déterminera, dans un billet cacheté, le maximum de durée de jouissance au-dessus	Comme au projet.

PROJET DE LOI

Présenté par le Gouvernement.

duquel l'adjudication ne pourra être tranchée.

Ce maximum de durée ne pourra excéder quatre-vingt-dix-neuf ans, à dater de l'époque déterminée par le cahier des charges pour l'achèvement des travaux.

TITRE II.

Embranchement de Gray sur Besançon.

Art. 3.

Le Ministre des travaux publics est autorisé à concéder, conformément aux clauses et conditions du cahier des charges côté B, annexé à la présente loi, l'embranchement de Gray sur Besançon.

La durée de la jouissance ne pourra excéder quatre-vingt-dix-neuf ans, à dater de l'époque déterminée par le cahier des charges pour l'achèvement des travaux.

Art. 4.

La convention à passer en vertu de l'article précédent ne deviendra définitive qu'après avoir été homologuée par une ordonnance royale.

PROJET DE LOI

Amendé par la Commission.

TITRE II.

Embranchement de Dôle sur Salins.

Art. 3.

Le Ministre des travaux publics est autorisé à concéder, par adjudication publique ou par concession directe, l'embranchement de Dôle à Salins, aux clauses et conditions du cahier des charges côté A, annexé à la présente loi.

La durée de la jouissance ne pourra excéder quatre-vingt-dix-neuf ans, à dater de l'époque déterminée par le cahier des charges pour l'achèvement des travaux.

Art. 4.

Comme au projet.

présentés aux Chambres, aussitôt que le degré d'avancement des études a permis d'entreprendre les travaux de quelques unes des places dont les améliorations avaient été jugées utiles. Ce mode de procéder partiellement répondait sans doute à la juste impatience du sentiment national. Mais votre Commission exprime le regret qu'un travail d'ensemble n'ait pas encore été soumis à l'approbation des Chambres; en faisant connaître le chiffre total de la dépense, il eût rendu plus facile pour elles l'appréciation de l'importance de chaque place et de la dépense relative qui devait lui être affectée.

Il est à regretter encore que le Ministère des travaux publics n'ait pas présenté aussi un programme d'ensemble des différents ports de refuge ou établissements maritimes qu'il se propose de créer sur nos côtes, et qui nécessiteront plus tard de nouveaux travaux de défense, dont la dépense n'aura pas pu être comprise dans les conclusions générales de la Commission mixte d'armement.

Les ports dont la défense a été, en 1846, l'objet de projets de loi et de crédits spéciaux se résument ainsi :

Il a été alloué, par les lois des 10 et 19 juillet 1845, pour la défense des ports de Toulon, Port-Vendres, Rochefort, Brest, Lorient, Cherbourg.	21,350,000 fr.
On demande, en 1846, pour la défense du Hâvre (y compris les travaux des bases des forts). . . .	33,150,000
Pour celle de Cherbourg	19,200,000
Pour celle de Saint-Nazaire . . .	5,000,000
Total.	78,700,000 fr.

Si l'on déduit cette somme, représentant les crédits qui auront été votés en 1845 et 1846, de l'évaluation totale de 118,320,000 fr., on arrive à ce résultat satisfaisant, qu'il ne resterait plus, pour terminer le travail de la défense de nos côtes, qu'à pourvoir à une dépense de 40 millions environ. Nous émettons le vœu que ces travaux n'éprouvent d'autres retards que ceux qui sont inséparables des études à faire, et qu'ils soient le sujet de prochains projets de loi.

Quoi qu'il en soit, le Hâvre était, sans contredit, une de nos places maritimes les plus importantes, et nous admettons avec empressement la priorité dont elle vient d'être l'objet parmi les travaux restant à entreprendre.

Depuis les projets d'agrandissement de 1787, l'importance de cette ville a dépassé toutes les prévisions. Sa prospérité commerciale et industrielle a pris un développement immense qui ne fait que s'accroître chaque jour. Situé à l'embouchure d'une de nos plus belles rivières, à l'amélioration de laquelle l'État consacre en ce moment des sommes considérables ; et bientôt à l'extrémité d'un chemin de fer qui, de même que la rivière, le mettra en communication directe avec Rouen et la capitale ; centre d'approvisionnement de Paris, et point de départ des plus grandes lignes du transit à travers la France, qui peut prévoir l'avenir réservé au Hâvre, dans une pareille situation et avec de tels éléments de richesses, lorsqu'on aura créé autour de cette ville ce qui lui manque aujourd'hui, une rade sûre et un port facile !

Qu'il nous soit permis de résumer ici, par des

chiffres, les progrès de la prospérité commerciale du Hâvre, et l'étendue des travaux qui ont été exécutés dans son port à diverses époques, surtout depuis 1830.

Le compte définitif des recettes établit que les droits de douane ont été, pour le port du Hâvre, en 1842, de 25,092,618 fr., et la chambre de commerce de cette ville, dans un document du 21 mars 1843, élevait ce chiffre à 38,743,643 fr. de recette, en y comprenant les droits de douane perçus à l'entrepôt de Paris pour les marchandises provenant de ce port.

Les marchandises qui avaient payé ces droits avaient été importées ou exportées par 9,062 navires présentant un tonnage total de 1,281,000 tonnes, dont 769,000 de la navigation de long cours (1).

Les mêmes droits de douanes perçus dans le port du Hâvre étaient, en 1844, de 27,109,694 fr., et, en 1845, de 27,786,529 fr.

Si l'on compare actuellement l'étendue et l'importance de cette place à celles qu'elle avait autrefois, on arrive à des résultats non moins dignes de fixer l'attention.

En 1787, le port du Hâvre, qui ne se composait que de l'avant-port du Hâvre et du bassin du roi, ne comptait que 72,403 mètres carrés de bassins à flot, et 1,235 mètres de développement de quais propres au mouvement du commerce.

Qu'on suive maintenant, sur le tableau suivant, en prenant ce point de départ, la progression croissante de ces chiffres à diverses époques.

---

(1) Rapport de M. d'Angeville, du 20 avril 1844.

	Surface des bassins.	Développement des quais
En 1787	72,403m.	1,235m.
En 1815	135,400	2,695
En 1830	178,565	3,780
En 1841	207,755	4,440
En 1845	288,845	5,990
Après l'achèvement des travaux autorisés par la loi du 5 août 1844	569,685	7,754
Après l'exécution complète du projet annexé à la loi du 5 août 1844	634,335	10,488

Ce dernier résultat montre qu'après l'exécution complète des travaux entrepris, le port du Hâvre sera dans cette remarquable situation, que, comparé au port de Marseille, par exemple, il présentera une étendue de bassins à flot supérieure de 1/4 à celle de ce dernier, et un développement double de quais abordables (1).

Quant aux travaux entrepris depuis 1839, ou à entreprendre par suite des lois promulguées, en voici le résumé, ainsi que l'indication de la dépense à laquelle ils auront donné lieu.

1° Travaux maritimes.

Par la loi du 9 août 1839, il a été alloué, pour

(1) Le port de Marseille, d'une étendue actuelle de 30 hectares, possédera, après l'exécution de son annexe, le port de la Joliette, prescrite par la loi du 5 août 1844, environ 50 hectares ou 500,000 mètres carrés de bassins, et 5,400 mètres courants de quais, sans y comprendre le port de Frioul destiné aux quarantaines.

l'élargissement du bassin Vauban et la construction du bassin spécial de la Floride, destiné, le premier aux bâtiments à voiles, et le deuxième aux grands bâtiments à vapeur.............. 6,000,000f

Par la loi du 3 août 1844, il a été alloué, pour l'amélioration du chenal, de l'avant-port et des trois anciens bassins : pour les bassins de l'Heure, Vauban et de la Floride, et pour un dock-entrepôt....................	19,922,000
Par le projet de loi qui vous est présenté, il est demandé...........	16,000,000
Enfin, les projets étudiés évaluent la somme nécessaire pour l'achèvement total des travaux à..........	12,000,000
Total des travaux maritimes......	53,922,000

2° *Travaux de défense.*

Par la loi du 3 août 1844, il a été alloué, pour l'amélioration de la place actuelle, la construction d'un réduit et la translation des fronts sud sur la digue de la Floride................ 5,880,000f

Par le projet de loi actuel, il est demandé......................	24,000,000
Total des travaux de défense.....	29,880,000

Ces deux totaux réunis portent à 83,802,000 f. la dépense faite ou à faire pour l'ensemble des travaux du port et de la place du Hâvre, en n'y comprenant pas le barrage de la Seine, pour lequel il n'existe encore aucun projet arrêté.

Lors de l'enquête du 18 août 1838 sur les travaux à entreprendre au Hâvre, dix-huit projets

avaient été produits. Un grand nombre de ces projets portaient à 110 millions environ le chiffre des dépenses à effectuer, tant pour les établissements maritimes que pour les travaux de défense. L'agrandissement du Hâvre, disait M. P. Hue, ancien membre du conseil municipal, et exprimant alors les impressions de l'opinion publique locale, ne peut être évalué à moins de 90 à 100 millions s'il s'exécute par le sud, et à moins de 120 à 130 millions s'il s'exécute par le nord.

Des études longues et approfondies réduisent aujourd'hui la dépense à 83,802,000 fr.; tout est désormais fixé dans cette question, si diversement et si longuement débattue. Des Commissions nombreuses, dans lesquelles les hommes les plus compétents ont été consultés (1), ont fait connaître les résultats de leurs travaux, et se sont entendues sur les meilleures solutions à adopter. Il ne nous reste plus, Messieurs, qu'à vous faire connaître ces solutions, et à entrer dans l'examen des détails des deux projets de lois qui vous sont soumis. Nous examinerons ces deux projets de lois séparément, ainsi qu'ils ont été présentés à la Chambre, en commençant par les travaux maritimes, et en finissant par les travaux de défense qui en sont le corollaire et le complément indispensable.

(1) Les documents produits à l'appui des deux projets de loi comprennent :

1° Le rapport d'une commission locale, composée de MM. Deloffre, capitaine de vaisseau, Renaud, ingénieur en chef des ports de la Seine-Inférieure, et Blévec lieutenant-colonel du génie en chef au Hâvre ;

2° L'avis du conseil des travaux de la marine ;

3° L'avis du conseil général des ponts-et-chaussées;

4° Les avis du comité des fortifications ;

5° L'avis de la commission mixte des travaux publics.

PROJET DE LOI

Présenté par M. le Ministre des travaux publics, et relatif aux travaux maritimes.

Messieurs,

Faut-il créer une rade au Hâvre, et quelle protection convient-il de lui donner? Telle est la première question à résoudre, et celle qui domine tout le projet de loi actuel.

Il n'existe pas aujourd'hui, à proprement parler, de rade dans le voisinage du Hâvre. Les deux espaces auxquels on a donné les noms de grande et de petite rade, sont, en effet, ouverts à tous les vents qui agitent la mer dans la baie de la Seine. Les navires ne peuvent jamais y chercher un refuge dans les gros temps, et s'ils y jettent l'ancre, ce n'est que lorsque les vents soufflent de terre; mais aussitôt qu'il y a apparence de mauvais temps, ils appareillent et gagnent le large, pour ne pas courir la chance d'être jetés à la côte.

Cet état de choses rend très-précaire et très-difficile la situation des navires qui se présentent à

l'embouchure de la Seine. Aussi compte-t-on, en moyenne, jusqu'à *dix* naufrages par année dans cette baie. Il a pour conséquence de tenir en mer, en leur faisant perdre un temps précieux et les gros intérêts des capitaux engagés dans leurs cargaisons, tous les navires en destination du Hâvre, et d'augmenter ainsi la valeur des transports. Ces frais sont encore augmentés, pour les navires en destination de Rouen, par les relâches obligées dans les ports du Hâvre ou d'Honfleur, par les frais de pilotes et de remorqueurs à l'entrée et à la sortie de ces ports et par ceux de stationnement. Une commission nautique du Hâvre estime de 1 fr. 25 c. à 1 fr. 60 c., au moins, l'augmentation que le manque d'une rade impose au prix du fret pour Rouen par tonne de marchandise, sans y comprendre les avaries plus ou moins fortes auxquelles la plus grande partie des navires est exposée. C'est ainsi que notre navigation se trouve chargée de dépenses qui l'écrasent et nuisent à son libre développement; et quand on pense que 200 à 250 navires croisent quelquefois ensemble en vue du Hâvre, en attendant un temps favorable pour y entrer, on peut se faire une juste idée des entraves inutiles auxquelles notre commerce est condamné.

Un phénomène très-remarquable a toujours contribué, malgré les inconvénients que nous venons de signaler, à assurer au Hâvre une grande supériorité sur les autres ports de la Manche, c'est la tenue du plein. Ce phénomène diversement expliqué par les savants, les marins et les hydrographes, et qui consiste dans la durée du plein de la mer pendant près de deux heures devant le Hâvre, tandis que, partout ailleurs, elle descend presqu'aussitôt,

qu'elle a atteint son maximum de hauteur, deviendrait d'autant plus avantageux, que les bâtiments pourraient plus facilement en profiter pour se porter dans une rade et y jeter l'ancre.

La création d'une rade n'aurait pas seulement pour effet de placer le commerce dans des conditions plus avantageuses, elle résoudrait immédiatement la question si longtemps débattue d'une deuxième entrée du port; elle suppléerait largement, en effet, quel que soit l'accroissement du mouvement commercial, à l'insuffisance d'un avant-port, et elle laisserait toujours aux navires la pleine liberté de leurs mouvements, en leur permettant de choisir, suivant leur convenance, le moment d'entrer dans le port ou d'en sortir. Tel est l'avis unanime des diverses Commissions qui ont été consultées.

Considérée au point de vue militaire, la rade présenterait à nos navires à vapeur un refuge analogue à ceux que l'Angleterre crée sur ses côtes. Point de réunion d'une flotille à vapeur, et centre d'action de ces batteries flottantes mobiles que l'Angleterre construit aujourd'hui pour la défense de l'embouchure de ses grands fleuves, et sur lesquelles une Commission de la Chambre appelle, à juste titre, l'attention du Gouvernement, elle contribuerait puissamment à la défense du Hâvre et à celle de l'embouchure de la Seine. Elle permettrait d'utiliser pour la course, parmi les nombreux bateaux à vapeur que possède le Hâvre, ceux qui seraient propres à ce service, et ces navires trouveraient ensuite dans les ateliers de fabrication et de réparations, qui sont établis autour de la ville, toutes les ressources que Cherbourg seul leur offre aujourd'hui sur cette côte.

Le principe de l'utilité de la création d'une rade

ne peut donc être contesté. Il nous reste à voir à quelles conditions cette rade peut être obtenue.

Les Commissions n'ont pas pensé qu'une grande rade fût utile au Hâvre. Ce serait renouveler à 23 lieues de distance, les grands travaux du port de Cherbourg, et dépenser 120 millions pour recevoir des navires de guerre, qui préfèreront toujours un port d'un libre accès en tout temps à une rade située au fond d'une baie, où ils n'auraient pas la pleine liberté de leurs mouvements. D'un autre côté, les fonds de la grande rade étant variables, suivant le caprice des courants, et étant formés d'argiles dites de Dives ou d'Oxford, sur lesquelles les fondations de digues seraient difficiles et précaires, il faudrait s'engager dans des dépenses énormes qui ne trouveraient pas une suffisante justification.

La rade du Hâvre doit être appelée à des destinées plus modestes, et la nature a parfaitement indiqué les proportions dans lesquelles elle doit être renfermée.

En dehors du port, et à une distance de 2,000 mètres environ du rivage, règne une espèce de ceinture de bas-fonds, formée par des pierres et des galets agglomérés, qui s'étend depuis le cap de la Hève, jusqu'à la pointe des Neiges et l'anse de l'Heure, où elle se rattache à la terre. Entre cette ceinture et le rivage, se trouve un espace de 200 hectares environ, présentant des profondeurs d'eau de 5 mètres 50 centimètres à 7 mètres, dans les plus basses mers connues. Son étendue suffit à 20 bâtiments à vapeur de grandes dimensions, et permet de recevoir aisément 80 navires de tonnage moyen, en attribuant à chacun d'eux une surface de 25,000 mètres carrés. Elle pourrait dans l'avenir, si elle était jugée insuf-

ment : car on remarque que, lorsque la mer n'est pas agitée, les objets qui sont retirés du fond de la rade, à la fin du flot, même en vive eau, sont couverts d'une légère couche de vase. Ce n'est qu'à la suite des coups de vent que les objets sont retirés parfaitement propres ; et cette observation porte à penser que la réaction de la mer n'est pas sans influence sur le maintien de la profondeur de la rade.

Dans un tel état de choses, on conçoit que des objections très-graves ont dû s'élever contre les deux ordres de travaux que nous avons indiqués. On s'est demandé si la digue en maçonnerie, bien que située parallèlement à la côte et dans la direction des courants de flot et de jusant, ne diminuerait pas la vitesse de ces courants, ainsi que l'agitation des vagues, et si l'affaiblissement de cette double action combinée ne produirait pas des atterrissements. L'exemple des accroissements qu'a pris à plusieurs reprises le banc des Neiges, qui s'est allongé de 900 mètres dans l'espace de sept à huit ans, et qui n'avaient pu être combattus que par la force du courant de flot, signale ce danger et doit commander la plus grande circonspection.

D'un autre côté, le brise-lame flottant proposé dans une direction perpendiculaire aux courants, bien que laissant passage à travers ses vides au flot et au jusant, réduira nécessairement leur vitesse, et modifiera peut-être les courants de fond dont la puissance d'entraînement est la plus considérable. Cet appareil, d'ailleurs, est encore trop peu expérimenté pour qu'on puisse compter sur son efficacité, et on ne connaît suffisamment ni sa durée

ni son degré de résistance aux efforts de la mer et aux atteintes des vers marins.

La Commission mixte, ainsi que les Conseils des travaux de la marine et des ponts-et-chaussées, n'ont pas dissimulé toute la puissance et la gravité de ces objections. Mais ils ont pensé que l'expérience valait mieux que les inductions dans une pareille matière, et qu'elle seule pouvait prononcer d'une manière décisive. Il pourrait arriver que la digue en maçonnerie, dont on redoute tant les effets sur les fonds de la rade, tout en affaiblissant l'agitation des vagues, augmentât, d'un autre côté, la vitesse des courants, par le resserrement qu'elle opèrera entre elle et la côte. D'ailleurs, les dépôts de vase sont seuls à craindre, et, vinssent-ils à se produire, ne pourrait-on pas toujours les combattre par un procédé simple et peu dispendieux qui consisterait à faire traîner sur le fond de la rade, à l'aide d'un bateau à vapeur, pendant la durée de la plus grande force du jusant, soit un système de chaînes, soit une sorte de herse, qui, divisant et soulevant les vases, les livrerait à l'entraînement du courant?

Quoi qu'il en soit, et quelque garantie que puissent présenter de tels procédés, les Conseils ont été unanimes pour demander qu'une extrême prudence et la plus grande circonspection présidassent à la construction des ouvrages, et qu'il ne fût exécuté à titre d'essai que 200 mètres de la digue en maçonnerie, et 200 mètres du brise-lame flottant. Ces premiers travaux, entourés d'observations presque quotidiennes, et portant sur chaque mètre de longueur ajouté à la digue, devraient être continués

ou interrompus suivant la nature des résultats auxquels ils donneraient lieu.

Telle est l'opinion du Gouvernement, et telle est aussi, Messieurs, celle de votre Commission, qui a pensé que l'importance d'une rade, au point de vue du double intérêt de la défense et de la navigation, ne permettait pas d'hésiter devant cette entreprise. Nous vous proposons, en conséquence, d'accorder 2,960,000 fr. pour le premier tronçon du môle, de 200 mètres de longueur, compris entre son extrémité nord et le fort de l'Éclat, et 140,000 fr. pour le premier tronçon de 200 mètres du brise-lame flottant. Lorsqu'on sera en mesure de continuer les travaux au-delà de ces limites, de nouveaux crédits devront vous être demandés, et vous aurez alors dans les résultats observés des données suffisantes pour apprécier l'utilité de ces constructions.

Nous ferons remarquer que, si, contre toute attente, on était obligé de renoncer au brise-lame flottant dont l'emploi se trouve ici si bien justifié par les circonstances, il ne faudrait pas pour cela abandonner l'idée de toute fermeture dans la passe nord-ouest, et qu'on pourrait avoir recours alors à des piles isolées en maçonnerie, dont la construction serait d'autant plus facile, qu'elles reposeraient sur un fond résistant et invariable. La dépense, dans ce cas, devrait être augmentée de 2,400,000 fr., prix de 200 mètres de longueur de môle tronçonné.

L'usage ayant prévalu jusqu'ici dans l'exécution des travaux de défense à la mer, de faire exécuter par les ingénieurs des ponts-et-chaussées les bases des forts jusqu'à 2 mètres au-dessus des hautes

eaux, et de laisser aux officiers du génie la construction et l'achèvement de ces forts, nous sommes dans l'obligation, pour nous y conformer, de faire connaître, dès ce moment, notre opinion sur les forts proposés pour la défense de la rade.

Le Gouvernement, adoptant les conclusions du comité des fortifications et de la Commission mixte, propose la construction de quatre forts en mer; l'un, le plus au nord, dit fort de l'Eclat, est situé sur le banc de ce nom; l'autre, le plus au sud, sur le banc d'Amfard, et les deux autres intermédiaires sur les Hauts de la Rade (*Voir le plan joint au rapport.*).

Ces forts laissent entre eux des intervalles qui varient de 1,900 à 2,500 mètres; ils occupent une ligne à peu près parallèle à la côte, et à 2,000 mètres de distance, sauf le fort d'Amfard, dont la position obligée comme celle des trois premiers, à raison du banc sur lequel il est assis, en est distante de 3,000 mètres. La conséquence de cette disposition, c'est que les forts croisent leurs feux dans les intervalles qui les séparent, et qu'ils rendent un bombardement pour ainsi dire impossible, en forçant les vaisseaux ennemis à se tenir à 3, à 4,000 mètres au moins en dehors de la ville et du port. La Commission d'armement de 1841, et le comité des fortifications, dans plusieurs avis successifs des 24 avril 1841, 21 février 1843 et 26 février 1844, relatifs à la défense de la place du Hâvre du côté de la mer, avaient pensé que trois forts seulement étaient nécessaires pour la préserver d'un bombardement, savoir : deux forts sur les Hauts de la Rade, et le fort d'Amfard. Mais, alors, la question de l'établissement d'une rade n'était pas soulevée, et depuis

que cet établissement a été admis en principe, le comité des fortifications, dans sa séance du 2 juillet 1845, a émis l'avis que, des bâtiments à vapeur, pouvant malgré l'existence des forts, venir prendre position la nuit entre eux et la côte, et jeter des projectiles incendiaires dans la place, il convenait, pour éviter ce danger, d'avoir une flottille dans un mouillage extérieur où elle fût prête à agir, et que dans ce cas, un quatrième fort, placé sur le banc de l'Eclat, était nécessaire pour la protéger.

La forme de ces forts est celle d'une ellipse dont le grand axe serait parallèle au rivage. Leurs dimensions ont été déterminées d'après la double condition de recevoir un nombre de pièces suffisant, qui a été fixé de 90 à 100 canons-obusiers du plus gros calibre, ou calibre Paixhans, et de ne pas donner lieu à une dépense trop considérable par un développement exagéré des bases à construire dans la mer. On s'est arrêté, pour le grand axe, à une longueur de 65 mètres au moins, et de 75 mètres au plus, mesurés à la hauteur du terre-plain, et pour le petit axe à une longueur de 35 à 40 mètres.

Ces données, semblables, à très-peu près, à celles qui ont servi à la construction du fort Boyard, dans la rade de l'île d'Aix, ont déterminé la forme des bases des quatre forts, et la dépense moyenne à laquelle elles donneront lieu. Cette dépense, dont nous avons reconnu toute l'utilité, s'élèvera à la somme de 9,150,000 fr.

Depuis le vallon de Sainte-Adresse où aboutit le cap de la Hève, jusqu'à l'entrée du port, la mer tend constamment à corroder la plage, et à détruire les emplacements sur lesquels sont assis des construc-

tions et plusieurs ouvrages de défense. C'est pour prévenir cette dégradation, qu'on propose d'établir plusieurs épis sur un développement de 2,750 mètres environ.

Les épis auront principalement pour effet, tout en prévenant les érosions de la plage, de modifier la marche du galet, qui aujourd'hui serre la côte depuis le cap de la Hève jusqu'à l'entrée du port. Il serait à craindre que les abris élevés autour de la rade n'eussent une influence sur la direction suivie par lui, et qu'en s'éloignant de la côte, il ne vînt former des atterrissements dans cette dernière, si des mesures n'étaient prises contre un tel danger. Ces mesures consistent à enlever le galet et à en prévenir les agglomérations que la mer tend sans cesse à accroître. L'expérience des quatre dernières années permet d'évaluer à 10 à 12,000 mètres cubes, la quantité de galets apportés annuellement le long de la plage de Sainte-Adresse. Mais, par une circonstance heureuse, le commerce fait un tel usage de ce galet pour le lest de ses navires, qu'il l'enlève avec avidité, et se trouve réduit à compléter les 50 mille mètres cubes environ qui lui sont nécessaires chaque année, avec du sable ou avec les anciens galets que les chasses de l'avant-port ont déposés sur les plages de l'Heure.

Les ingénieurs militaires et ceux des travaux maritimes emploient aussi le galet avec avantage dans la confection du béton, et ce n'est qu'avec peine qu'ils parviennent à le conserver, en le préservant de l'enlèvement des accapareurs. Il n'y a donc pas lieu de se préoccuper aujourd'hui du galet, qui tendait autrefois à obstruer l'avant-port, et qui se trouve enlevé dans ce moment presque aussitôt qu'il est

déposé. Cet enlèvement aurait même l'inconvénient de laisser la plage sans défense si les épis ne venaient remplacer la protection que le galet lui offrait autrefois. Une somme de 400,000 fr. est proposée pour la construction des épis. Elle nous a paru très-bien justifiée.

L'entrée du port du Hâvre est aujourd'hui difficile et dangereuse; quelques navires s'y sont perdus, notamment le *Napoléon* en 1844. Resserrée entre les jetées du nord et du sud, elle ne présente, en ce moment, qu'une largeur de chenal de 34 mètres environ. Les sinuosités de ce chenal, causées par le brisement anguleux des jetées, déterminent, à la mer montante, des effets de courants qui interdisent l'entrée du port avant la pleine mer; et ce retard, au point de vue de la navigation et de la défense, peut avoir les conséquences les plus graves. On conçoit, en effet, que, lorsque les lames sont poussées par un vent violent sur l'avant-port, elles se trouvent répercutées par les jetées vers le milieu du chenal, dans des directions diverses résultant de la brisure des quais, et que le navire qui s'y trouve engagé dans ces moments doit être soumis aux plus rudes épreuves.

Les marins ont pensé que ce rétrécissement du chenal n'était pas seulement un danger, mais qu'il était un obstacle à la libre entrée des grands bâtiments à vapeur de guerre. Aussi a-t-on proposé, dans la loi du 5 août 1844, de porter le chenal de 34 à 48 mètres de largeur, en détruisant la tour Vidame et en rectifiant la jetée du sud. Cette opération s'exécute en ce moment.

La largeur de 48 mètres est elle-même jugée in-

suffisante aujourd'hui, et le Gouvernement propose de la porter à 60 mètres par la rectification de la jetée du nord et la destruction de la tour François Ier.

Mais ici se présente une grave objection. La tour de François Ier a toujours été considérée comme ayant, par sa saillie dans le chenal, une influence très-sensible sur le maintien du calme dans l'avant-port. N'est-il pas à craindre que l'opération simultanée de l'élargissement du chenal et de la suppression de la tour ne cause des inconvénients plus grands que ceux qu'on cherche à éviter? La Commission locale et le conseil général des ponts-et-chaussées ne le pensent pas. Ce dernier propose d'ouvrir dans les deux jetées des brise-lames, qui, non-seulement préviendraient l'agitation que l'on craint pour l'avant-port, mais encore remédieraient à celle qui existe aujourd'hui. Dans cette hypothèse, le quai de la jetée du nord serait remplacé par une claire-voie en charpente, ou plutôt par cinq portions de claires-voies de 30 mètres de longueur chacune, à travers lesquelles les lames pourraient se propager dans des espaces laissés en arrière, et s'y trouveraient comme absorbées. Ces espaces seraient eux-mêmes divisés par compartiments à l'aide de refends en maçonnerie ou en charpente, afin de diminuer l'agitation, et de rompre les courants qui tendraient à s'y former. Cette disposition a été adoptée à Fécamp où elle produit les meilleurs effets; et M. l'ingénieur en chef des ports de la Seine-Inférieure, ainsi que le conseil général des ponts-et-chaussées, ne paraissent élever aucun doute sur son efficacité.

Les marins reprochent encore à la tour de Fran-

çois Ier, d'interrompre le halage des bâtiments, et de ne présenter qu'une défense insignifiante pour le chenal, en raison du petit nombre d'embrasures dont elle est percée et du petit calibre des pièces qu'elle peut contenir sur sa plate-forme. Ils disent enfin, que, lorsque le chenal aura reçu l'approfondissement de 2 mètres, prescrit par la loi du 5 août 1844, et qui est nécessaire à l'entrée dans le port, des grands navires de commerce et des bateaux à vapeur de la navigation transatlantique, les fondations de cette tour se trouveront à 1 mètre au-dessus du nouveau fond, et qu'il deviendra impossible de la conserver.

Quelque respectable que soit l'intérêt historique qui s'attache à la tour de François Ier, nous n'hésiterions pas à la sacrifier, si elle avait tous les inconvénients qu'on lui reproche : mais plusieurs de ces inconvénients sont contestés, et l'effet des brise-lames à claires-voies ne paraît pas suffisamment assuré, pour qu'on se prive, sans un plus mûr examen, du principal obstacle auquel on attribue aujourd'hui le calme de l'avant-port.

Votre Commission, Messieurs, adoptant sur ce point les avis du comité des fortifications et de la Commission mixte, a pensé, avec le Gouvernement, qu'il était prudent de ne procéder à la démolition de la tour de François Ier, que lorsqu'on aurait observé les effets produits par la suppression de la tour Vidame, qui donnera déjà au chenal une largeur de 48 mètres, et par la substitution aux quais anguleux des jetées du Nord et du Sud, de parois en ligne droite, munies de brise-lames. Ce n'est que lorsque l'expérience aura bien constaté son inutilité pour l'entretien du calme dans la partie de l'avant-port qu'elle abrite aujourd'hui, qu'on devra

la supprimer et la remplacer par une batterie, ainsi que le propose la Commission locale.

Enfin, le projet de loi demande la création derrière la tour de François Ier et à l'extrémité du grand quai Notre-Dame, d'un petit bassin d'échouage destiné aux embarcations des pilotes. Outre les bateaux pontés dont se servent les pilotes pour les besoins du port, et au stationnement desquels il a été pourvu par la loi de 1844, il est important de pourvoir aussi au stationnement des bateaux non pontés qui font le service de l'entrée du port, et qui se sont tenus jusqu'à présent derrière la tour de François Ier. C'est l'objet d'un petit bassin d'échouage, qui devra être le sujet de conférences avec le génie militaire, et pour la construction duquel il est demandé une somme de 300,000 fr. que nous proposons d'accorder.

Tel est le résumé complet des travaux présentés par le département des travaux publics Ces travaux qui ont fini par réunir l'approbation unanime de la Commission locale, du conseil général des ponts-et-chaussées, du comité des fortifications et de la Commission mixte, sont arrivés à un état de maturité d'examen qui ne laisse rien à désirer sur leur utilité.

L'évaluation de la dépense à laquelle ils doivent donner lieu, a été faite d'après les travaux analogues exécutés au port d'Alger, à Cherbourg, au fort Boyard, et nous a paru mériter toute confiance.

Elle se subdivise ainsi :

Base du fort de l'Éclat........ 2,350,000 fr
Base du fort du nord des Hauts-

Report.	2,350,000 fr.
de-la-Rade.	2,420,000
Base du fort du sud des Hauts-de-la-Rade.	2,420,000
Base du fort d'Amfard.	1,960,000
Tronçon de 200m du môle de l'Éclat	2,960,000
Brise-lame flottant sur 200m de longueur.	440,000
Travaux de défense de la plage.	400,000
Élargissement de l'entrée du port.	1,660,000
Dépenses éventuelles.	1,390,000
Total.	16,000,000 fr.

Nous vous proposons d'approuver l'allocation de ce crédit de seize millions, applicables à des travaux susceptibles d'être effectués en six années, en affectant un million à l'exercice 1846 et trois millions à chacun des exercices suivants.

Les travaux, suivant la proposition de l'ingénieur en chef, pourraient être exécutés dans l'ordre suivant :

1re *année*. — Commencement de la fabrication des blocs artificiels en béton pour enrochements, et construction des brise-lames flottants.

2e *année*. — Exécution des enrochements des deux forts des Hauts-de-la Rade, et commencement d'une partie des autres ouvrages.

3e *année*. — Commencement des travaux de maçonnerie des bases des deux forts des Hauts-

de-la-Rade, et achèvement des enrochements des autres ouvrages.

4e 5e et 6e *années*. — Achèvement de tous les travaux de maçonnerie,— travaux d'élargissement du chenal et de défense du rivage.

Les bases des deux forts des Hauts-de-la-Rade seraient en état d'être remis au génie militaire, à la fin de la cinquième campagne, et celles des deux autres forts à la fin de la sixième.

Une fois ces travaux achevés, il en restera d'autres encore à exécuter pour compléter le port du Hâvre, et qui devront être l'objet d'un projet de loi subséquent. Ces travaux sont :

1° L'achèvement du môle et du brise-lame flottant.

2° Le creusement de la passe du nord de la rade à 5 mètres 50 centimètres de profondeur, au-dessous des plus basses mers, et la construction, au pied du Cap de la Hève, d'un petit môle destiné à fixer d'une manière invariable la largeur de cette passe.

Ces travaux sont évalués à 12 millions par la Commission locale et la Commission mixte, et à 18 millions par l'ingénieur en chef des ports de la Seine. Nous n'avons pas, quant à présent, à nous prononcer sur ce point.

Votre Commission vous propose, Messieurs, l'adoption du projet de loi, sauf un léger changement de rédaction dans l'article premier, et l'addition d'un nouvel article destiné à autoriser le report des crédits qui n'auraient pu être dépensés dans un exercice sur l'exercice suivant.

PROJET DE LOI.

PROJET DE LOI

Présenté par le Gouvernement.

Article premier.

Une somme de seize millions de francs (16,000,000f) est affectée à l'exécution des travaux nécessaires pour l'établissement en mer des bases de quatre forts isolés aux abords du port du Hâvre, pour la construction d'un brise lame dans la petite rade, et pour l'amélioration de l'entrée de ce port.

Art. 2.

Sur l'allocation fixée par l'article précédent, il est ouvert au Ministre des travaux publics, sur l'exercice 1846, un crédit de un million de francs (1,000,000 f.).

Et sur l'exercice 1847, un crédit de trois millions de francs (3,000,000 fr.).

PROJET DE LOI

Amendé par la Commission.

Article premier.

Une somme de seize millions de francs (16,000,000 f.) est affectée à l'exécution des travaux nécessaires pour l'établissement en mer des bases de quatre forts isolés aux abords du port du Hâvre, pour la construction d'un môle et d'un brise-lame flottant en avant de la petite rade, pour la défense de la plage, et pour l'amélioration de l'entrée de ce port.

Art. 2.

Comme au projet.

PROJET DE LOI *Présenté par le Gouvernement.*	PROJET DE LOI *Amendé par la Commission.*
	Art. 3. La portion de ces crédits qui n'aura pu être employée dans le courant de l'exercice auquel elle est affectée, sera reportée sur l'exercice suivant, avec la même affectation.
Art. 3. Les plans d'ensemble et de devis par masses des travaux compris dans la présente loi seront déposés aux archives des deux Chambres.	**Art. 4.** Comme l'art. 3 du projet.
Art. 4. Il sera pourvu provisoirement, au moyen des ressources de la dette flottante, aux dépenses autorisées par la présente loi. Les avances du Trésor seront définitivement couverte par la consolidation des onds de réserve de l'amortissement, qui deviendront libres après l'extinction des découverts des exercices 1840 à 1846.	**Art. 5.** Comme l'art. 4 du projet.

PROJET DE LOI

Présenté par M. le Ministre de la guerre, et relatif aux travaux de défense du port et de la ville du Hâvre.

Messieurs,

Nous avons déjà exposé, au commencement de ce rapport, les considérations qui donnent au Hâvre une importance militaire et commerciale du premier ordre. Située à l'embouchure de la Seine, dépôt de richesses et de ressources considérables, cette place est, sur nos côtes, une de celles dont l'ennemi aurait le plus grand intérêt à s'emparer. Il est d'autant plus urgent de pourvoir à sa défense, que, de Cherbourg à Dunkerque, le littoral n'offre aujourd'hui aucun refuge pour notre marine, ni aucune protection contre un débarquement et contre les insultes dont il peut si facilement être l'objet. L'importance des établissements maritimes que nous nous appliquons à y fonder à grands frais rend cet intérêt plus pressant encore.

La création des fortifications de Paris ajoute aussi à l'intérêt militaire de cette place. Il ne suffit plus, en effet, de la mettre en état de résister à une agression pendant le temps nécessaire à l'arrivée des secours de l'intérieur; il faut prévoir le cas où les progrès des armées envahissantes, qui auraient pénétré dans le centre de la France par nos frontières de l'est et du nord, la réduiraient à ne plus compter que sur elle-même. L'ennemi aurait, dans cette hypothèse surtout, un immense avantage à s'y établir, puisqu'elle lui permettrait de se servir de la Seine, soit pour transporter jusque sous les murs de Paris l'énorme matériel nécessaire au siége de cette capitale, soit pour approvisionner jusqu'au centre de la France, les armées coalisées, éloignées de leurs bases d'opérations et épuisées par les nombreux combats qu'elles auraient eu à livrer.

Aussi, le Hâvre occupe-t-il une des premières places dans ce travail général de la défense des côtes, auquel se rattachent les plus précieuses garanties de notre puissance maritime et de l'indépendance de notre territoire.

Comptant sous l'Empire 10 à 12,000 habitants seulement, cette ville, par une prospérité toujours croissante, s'est élevée à une population agglomérée de 28,000 ames, et elle n'en comptera pas moins de 50,000 dans la nouvelle enceinte qu'on propose de lui donner. Étouffant aujourd'hui dans ses anciennes murailles qui se trouvent débordées sur tous les points par les besoins de son industrie et de son commerce, une nouvelle population, de 25,000 ames environ, s'est portée au dehors et occupe les coteaux d'Ingouville et les communes limitrophes de Sainte-Marie et de Sanvic. Là, se

sont élevés, comme par enchantement, de riches entrepôts, de magnifiques chantiers de constructions et de réparations, des usines, des maisons de luxe, des établissements commerciaux, qui forment comme une seconde ville en dehors de la première. Cet état de choses impose à la défense des obligations nouvelles dont il est impossible de ne pas tenir compte.

Le Hâvre pouvant être attaqué du côté de la mer par des vaisseaux, et du côté de terre par des troupes de débarquement, il y a lieu de le prémunir contre cette double tentative. Un bombardement du côté de la mer aurait pour résultat : 1° de causer de graves dommages aux bâtiments qui se trouveraient dans le port et dans les bassins; 2° de détruire les chantiers de constructions, de réparations, et les richesses commerciales accumulées dans les entrepôts; 3° enfin d'obliger la ville à se rendre, et de la faire tomber entre les mains d'un ennemi qui pourrait en tirer le plus grand parti pour seconder ses opérations dans l'intérieur du pays.

Quant à la défense de terre, qui se relie d'une manière si intime avec celle-ci, elle n'est pas moins indispensable pour mettre le Hâvre à l'abri d'un coup de main, et le garantir contre les attaques de troupes de débarquement, que des navires à vapeur permettent de jeter si facilement et si inopinément sur les côtes.

Nous allons examiner successivement les moyens proposés par le projet de loi pour parer à cette double éventualité.

DÉFENSE DU COTÉ DE LA MER.

(*Voir le plan joint au rapport.*)

Nous avons déjà dit, à l'occasion des travaux maritimes, que des forts en mer étaient proposés pour défendre les approches du Hâvre et de la petite rade contre un bombardement.

Les forts, au nombre de quatre, sont : le fort de l'Éclat; le fort du nord des Hauts-de-la-Rade; le fort du sud des Hauts-de-la-Rade, et le fort d'Amfard. La position de ces quatre forts est commandée par la présence des bancs sur lesquels ils sont établis, et chacun d'eux a un rôle qui lui est propre.

En présence de l'incertitude qui règne encore sur la possibilité d'abriter la petite rade par des digues, sans nuire aux courants qui servent à entretenir sa profondeur et sans produire des atterrissements, le fort de l'Éclat eût pu sans doute être ajourné, s'il n'avait eu d'autre objet que de couvrir cette petite rade et de protéger la flottille à vapeur qui doit y être concentrée. Mais, si l'on considère que les seuls moments où il soit possible à une flotte de tenter une attaque sérieuse contre le Hâvre sont ceux où les vents viennent de terre, et où la rade est sûre et facilement tenable à toute heure de marée, on comprendra la nécessité d'interdire l'entrée de cette rade, quels que soient d'ailleurs les résultats de l'expérience qu'on se propose de tenter sur l'établissement des digues.

Les deux autres forts des Hauts-de-la-Rade sont

destinés à protéger directement le port du Hâvre, et à partager le grand intervalle qui existe entre les forts extrêmes de l'Éclat et d'Amfard. Ils croisent leurs feux entre eux et avec ces derniers, de manière à ne laisser approcher impunément aucun navire ennemi. Sans doute, les intervalles qui les séparent peuvent être forcés et franchis par des bâtiments de guerre; mais ces bâtiments, compris alors entre les batteries de terre et les forts, se trouveraient dans des positions qu'il leur serait impossible de conserver, et dans lesquelles ils ne tenteront probablement jamais de s'engager.

Quant au fort d'Amfard, il acquiert une grande importance de sa position vis-à-vis l'embouchure de la Seine. Si l'on eût eu la liberté du choix de cette position, on eût pu la rapprocher davantage de la terre, et donner au fort la faculté de croiser plus efficacement ses feux avec ceux du fort de l'Heure ou de la batterie de la pointe des Neiges. Mais l'emplacement qu'il occupe est déjà créé par la nature, et c'est le seul sur lequel on puisse s'établir pour éviter de grandes profondeurs qui donneraient lieu à des dépenses énormes pour les fondations. Il ne faut pas d'ailleurs perdre de vue qu'entre ce fort et la terre se trouve le banc des Neiges, qui forcerait les vaisseaux à se retirer à mi-marée.

Le fort d'Amfard, outre la protection qu'il donne à la place, a en outre une puissante action sur l'entrée de la Seine. Des deux passes entre lesquelles cette embouchure est partagée par le banc du Ratier, l'une d'elles, celle du nord, est presque entièrement dominée par lui. Celle du sud reste libre, il est vrai; mais il était difficile, sans tomber dans

des dépenses exagérées, de chercher à barrer une embouchure qui n'a pas moins de 7,000 mètres environ d'ouverture, entre la pointe du Hoc et celle de Honfleur. Le point essentiel, c'est d'ôter à des bâtiments ennemis la possibilité de remonter la Seine, s'ils avaient la hardiesse de s'y engager, et c'est à quoi il sera pourvu au moyen d'un barrage dont nous parlerons tout-à-l'heure.

La ceinture des forts en mer aura pour effet de tenir à une grande distance une ligne d'embossage dont le but serait de bombarder la ville. On ne peut certainement avoir la prétention, ainsi que nous l'avons déjà dit, d'empêcher des navires à vapeur de la traverser pendant la nuit, et de venir lancer des fusées incendiaires sur la ville; et cependant une pareille attaque, bien qu'elle ne puisse avoir que de minces résultats, n'en fait pas moins sentir l'utilité de tenir, dans la rade, une flottille de bâtiments à vapeur ou de batteries flottantes mobiles, prêtes à se porter au-devant des bâtiments qui chercheraient à s'approcher de la place ou à forcer l'embouchure de la rivière.

Ces principes une fois posés, il nous reste à vous entretenir des détails de construction des forts. Ainsi que nous l'avons déjà dit en parlant des bases à établir dans la mer, leur forme sera celle d'une ellipse, ayant son grand axe parallèle à la côte. Le conseil des fortifications avait désigné, pour type à adopter, le projet du fort Boyard placé à l'entrée de la grande rade militaire d'Aix, et dont les dimensions sont, à la hauteur du terre-plein, de 65 mètres pour le grand axe de l'ellipse, et de 35 mètres pour le petit.

C'était certainement faire une large part à la défense du Hâvre, que d'admettre une telle assimilation. Cependant la Commission mixte, préoccupée des propositions de la Commission locale et de celles d'un de ses membres importants, a jugé, pour concilier les besoins de la défense avec ceux d'une économie bien entendue, devoir n'admettre ces 65 mètres que comme un minimum pour la longueur du grand axe, en assignant en même temps un maximum de 75 mètres. Le Gouvernement propose la dimension moyenne de 70 mètres, et c'est à ce chiffre que nous nous sommes arrêtés, en exprimant le vœu qu'il ne soit pas dépassé.

Les forts auraient une cour intérieure de même forme que la muraille extérieure, autour de laquelle règnerait une double rangée de casemates superposées, surmontée d'une batterie ou plateforme supérieure; il existerait dans ce mode trois étages de feux.

L'élévation de la crête du parapet supérieur sera de 21 mètres environ au-dessus du niveau des hautes mers de vives eaux moyennes, et de 26 mètres au-dessus des basses mers des mêmes eaux. Cette grande hauteur est sans doute un inconvénient, en ce qu'elle met le fort plus en prise à l'artillerie des vaisseaux; mais elle a cet avantage de permettre d'attribuer aux forts un armement considérable, tout en réduisant de beaucoup les bases sur lesquelles ces forts sont assis, et les dépenses énormes auxquelles donnerait lieu leur élargissement. Elle donne encore à la défense une propriété importante, celle de la soustraire à l'action du ricochet et au commandement

des vaisseaux qui viendraient s'embosser près des murailles.

Il y aura lieu cependant d'examiner si, dans le cas de l'allongement du grand axe jusqu'à 70 mètres, on ne pourrait pas obtenir à peu près le même nombre de pièces qu'au fort Boyard, en se contentant d'une simple ligne de casemates, et des deux étages de feux fournis par le rez-de-chaussée et la batterie supérieure.

La garnison des forts est fixée à 500 hommes, et leur armement à 90 pièces du plus gros calibre; ils contiennent, du reste, tous les abris voûtés et accessoires, tels que magasins à poudre, citernes, etc., nécessaires au service de la garnison et aux besoins de la défense.

L'examen des détails de construction des forts en mer a donné lieu, Messieurs, à votre Commission, de signaler les incertitudes qui règnent dans le mode d'exécution de quelques uns de ces détails; elle a été conduite à émettre le vœu que MM. les Ministres de la guerre et de la marine veuillent bien faire déterminer, par une Commission mixte d'officiers d'artillerie, du génie et de la marine, les meilleures données à adopter dans la construction des casemates, des embrasures et des affûts.

Nous ne terminerons pas ce qui est relatif aux forts, sans répondre à une objection que nous avons souvent entendue se produire, et qui consiste à proclamer leur infériorité en présence de plusieurs vaisseaux embossés devant eux, et faisant converger leurs feux sur le même point. Sans doute, un fort de cette nature ne présente guère que 30

pièces environ, tirant sur une ligne d'embossage, et dans l'hypothèse où cette ligne se composerait de trois vaisseaux seulement, il se trouverait combattu par une artillerie triple environ de la sienne. Mais si l'on tient compte du tir de ses pièces comparé au tir toujours si incertain d'un vaisseau battu par la mer, de la supériorité des calibres qu'il peut le plus souvent opposer à ceux des pièces des vaisseaux, des dangers que peuvent courir les bâtiments, par les ravages d'un seul boulet creux reçu dans leur membrure près de la ligne de flottaison, des difficultés enfin qu'éprouveraient ces derniers à s'embosser au large et à s'y tenir contre les vents de la mer, on comprendra comment la différence des positions peut compenser l'infériorité du nombre des pièces.

Les quatre forts dont il vient d'être question constituent le système de la défense avancée du port du Hâvre. Cette défense, pour être complète, doit se rattacher à celle de la ville au moyen de forts et de batteries, dont le Comité des fortifications et les Commissions ont fixé l'emplacement. Peu de divergences se sont produites sur ce point, et nous avons donné notre pleine approbation aux propositions faites par le Gouvernement. Voici le détail de ces ouvrages, tel qu'il est formulé dans l'exposé des motifs, et modifié par l'avis du Comité des fortifications du 26 mars 1846.

1° *La batterie de Sainte-Adresse*, ayant pour objet de battre la totalité du mouillage de la petite rade, et les passages par lesquels on peut venir du large dans cette rade. Elle serait armée de dix bou-

ches à feu, et aurait à l'intérieur un corps-de-garde défensif.

2° *Le fort de Sainte-Adresse,* qui appuierait la batterie précitée, et, tout en faisant partie du système de défense du côté de la terre, donnerait des feux sur la petite rade et sur la passe nord-ouest; il maîtriserait en outre le plateau Sanvic, qui ne serait plus occupé, bien qu'il domine à bonne portée les fronts nord de la place, et découvrirait le vallon de Sainte-Adresse et la route départementale du Hâvre à Etretat. Sa forme serait quadrangulaire, et l'effectif de sa garnison fixé à 300 hommes.

3° *La lunette des Huguenots* faisant partie de l'enceinte de sûreté, entre le fort précité et les fronts nord de la place. Cette lunette ne serait plus revêtue, ainsi que l'admet l'exposé des motifs, attendu que sa proximité de la place la met à l'abri de toute tentative hardie. Elle ne serait plus qu'une simple batterie de côte entourée d'un large fossé plein d'eau, et qui ne devrait être faite qu'en dernier lieu.

4° *La batterie Louis-Philippe,* organisée comme celle de Sainte-Adresse, et dont l'objet serait de compléter, vers le sud, la défense de la petite rade.

5° *La batterie Royale,* pour dix pièces et, *la batterie de la jetée du nord,* pour quinze; l'une et l'autre sans réduit, à raison de leur proximité de la place; mais destinées, d'ailleurs, à défendre l'entrée du port et les abords de la ville du côté de la mer.

6° *Les batteries* des nouveaux fronts en construc-

tion *de la Floride, lesquelles* auraient le même but que les précédentes. Il n'y a pas d'ailleurs de nouveaux crédits à demander pour ces batteries, dont la dépense a été comprise dans le crédit spécial de 5,880 fr. alloué par la loi du 3 août 1844.

7° *Le fort de l'Heure*, qui, tout en faisant partie du système de défense du côté de la terre, combine en même temps ses feux avec ceux du fort d'Amfard. Ce fort, calculé sur une garnison de 200 hommes, serait entièrement en terre, avec de larges fossés d'eau. Il n'y aurait d'autres maçonneries que celles des bâtiments militaires estimés à 360,000 francs, et la porte d'entrée.

8° *La batterie de la pointe des Neiges*, destinée à battre les différentes passes de l'entrée en Seine, et à donner aussi des feux dans la direction du banc d'Amfard. Cette batterie serait armée de six pièces, et aurait un corps-de-garde défensif pour réduit. Le comité des fortifications a pensé qu'elle pourrait être supprimée et suppléée, à raison de sa proximité, par le fort de l'Heure.

9° Enfin, *la redoute du Hoc*, à laquelle on doit donner une consistance vigoureuse pour s'opposer à un débarquement sur le point où il est précisément le plus à craindre. Elle servirait aussi à protéger le lazaret existant, si on le conserve; elle serait entourée d'un fossé d'eau et aurait pour réduit une tour en maçonnerie ou un corps-de-garde défensif n° 1.

La redoute du Hoc, ainsi constituée, remplacerait le fort désigné par ce nom dans l'exposé des motifs, conformément au projet récent qui vient

d'être étudié, et à l'avis du comité des fortifications du 26 mars 1846.

La défense de la Seine maritime se rattache trop intimement à celle du littoral du Hâvre pour qu'il n'en soit pas fait mention en même temps. Il est évident que le fort d'Amfard, la redoute du Hoc et la batterie de l'Hôpital sur la côte d'Honfleur sont insuffisants, à raison des grandes distances qui les séparent, pour fermer complétement l'entrée en Seine à un ennemi entreprenant. Une flotte à vapeur, supérieure à l'escadrille chargée de la défense du Hâvre, pourrait entrer dans la rivière, et la remonter assez haut, et avec des moyens de débarquement assez puissants pour donner des inquiétudes, surtout si cette entreprise était combinée avec la marche d'armées ennemies qui envahiraient la France par le nord et l'est de nos frontières. Une telle opération, appuyée sur des forces navales qui séjourneraient à l'embouchure de la Seine, et effectuée après la prise du fort d'Amfard, ne serait pas sans importance. Il y a donc nécessité de prendre des mesures pour conjurer ce danger, et nous nous associons complètement aux vues exprimées à cet égard par le comité des fortifications et la Commission mixte.

La Commission locale avait proposé, pour faire échouer toute tentative de ce genre, de s'établir au-dessus de Quillebœuf, dans un coude de la rivière dit le Vieux-Port, en un endroit où la largeur de la Seine doit être réduite, par des digues longitudinales, à 300 mètres; là serait établi un barrage de corps flottants, appuyé par une redoute construite sur chaque rive.

Le comité des fortifications n'a pas partagé cet avis quant à la position du barrage, et il a pensé que ce dernier serait plus convenablement placé vis-à-vis la barre de Quillebœuf, de manière à battre toute la passe d'arrivée du côté de l'embouchure, et tout le cours de la rivière entre Quillebœuf et le Vieux-Port. Cette position aurait un double avantage : celui de retenir l'ennemi sur le point même où il rencontre les plus grandes difficultés de navigation pour doubler la pointe de Quillebœuf, surtout à marée basse ; et celui d'être plus en sûreté contre un débarquement, en établissant à Quillebœuf même un ouvrage qui ne pourrait être attaqué que par une langue de terre fort étroite.

Votre Commission, Messieurs, est portée à adopter l'avis du comité des fortifications sur ce point, mais seulement en principe, attendu qu'il n'a été fait encore aucune reconnaissance comparative, ni aucune étude qui permette d'avoir une opinion arrêtée. C'est ce motif qui a porté le Gouvernement à ajourner toute demande de crédit pour cet objet.

Les bâtiments militaires affectés au logement de la garnison du Hâvre sont situés sur l'emplacement de l'ancienne citadelle. Ils présentent l'aspect le plus déplorable. Construits, en 1628, en mauvais matériaux, non-seulement ils ont éprouvé par le temps de notables dégradations, mais encore leurs distributions sont essentiellement fâcheuses et malsaines. Ainsi, le rez-de-chaussée, dont le sol est à $0^m,15$ en contre-bas du terrain extérieur, et à $0^m,80$ au-dessous du niveau des grandes mers d'équinoxe, est toujours humide. Les chambres, sous une hauteur d'étage de 2^m, 50 seulement, n'offrent qu'un

volume d'air insuffisant pour la santé des hommes. Toutes les autres distributions sont aussi tellement vicieuses, qu'il n'y a d'autre remède à cette situation que des constructions neuves et une extension convenable du casernement.

D'un autre côté, la contenance actuelle du casernement est inférieure de 1,000 hommes à l'effectif normal fixé par le tableau annexé à la circulaire ministérielle du 28 janvier 1841, et qui est d'un régiment entier d'infanterie et d'une compagnie isolée, soit 2,490 hommes. Ce déficit va s'augmenter encore de 300 hommes par la démolition des quartiers de la Reine, nécessitée par l'établissement du réduit de la Floride, qui est aujourd'hui en cours d'exécution.

Lors de la discussion de la loi du 3 août 1844, on a reconnu toute l'importance de ce réduit destiné à combattre les vaisseaux qui auraient réussi à forcer l'entrée du port, à servir de dernier asyle à la garnison, et à protéger le drapeau national, en attendant les secours de l'intérieur, il peut, comme on le voit, rendre les plus grands services. Mais, pour qu'il en soit ainsi, il faut qu'il soit pourvu de tous les établissements qui deviendraient indispensables à la garnison dans des moments extrêmes. Cette nécessité a déjà été reconnue en 1844 par la Chambre, qui, dans la prévision des dépenses à autoriser ultérieurement pour le réduit, avait compris une somme de 2 millions 500 mille fr. pour ces établissements.

Cette somme a pu être réduite à 1 million 900 mille fr. par un nouvel examen; elle serait employée à la construction d'une caserne pour deux bataillons, d'un hôpital et de deux magasins à poudre. Tous ces bâtiments seraient voûtés, à l'épreuve

de la bombe, afin de suppléer au manque absolu d'abris voûtés, qui se fait remarquer dans la place du Hâvre. On ferait en outre des améliorations reconnues indispensables à la manutention des vivres.

La dépense des bâtiments se décomposerait ainsi:

Caserne pour 2 bataill. (1,586 hom.).	1,200,000 f.
Pavillon d'officiers...............	200,000
Hôpital pour 300 places...........	300,000
2 magasins à poudre...............	150,000
Amélioration de la manutention...	50,000
Total.... ...	1,900,000 f.

En résumé, la dépense à laquelle donnerait lieu la défense du Hâvre, du côté de la mer, s'élèverait à 11,300,000 fr., répartis de la manière suivante :

	FORTIFICATIONS.	BATIMENTS militaires.	ACQUISITIONS.	TOTAUX
Les quatre forts en mer (non compris les bases à faire par la marine).	4,400,000	"	"	4,400,000
Le fort Sainte-Adrienne.	2,000,000	495,000	205,000	2,700,000
Le fort de l'Heure......	1,045,000	360,000	160,000	1,565,000
Redoute du Hoc........	210,000	90,000	"	300,000
Lunette des Huguenots..	163,000	72,000	110,000	345,000
Les quatre batteries du littoral............	90,000	"	"	90,000
Les bâtiments du Réduit.	"	1,900,000	"	1,900,000
Totaux......	7,908,000	2,917,000	475,000	11,300,000

Les modifications qu'ont subies ces chiffres, comparés à ceux de l'exposé des motifs, sont le résultat de la dernière délibération du comité des fortifications, en date du 26 mars 1846. Nous vous proposons, Messieurs, d'accord avec M. le Ministre de la guerre, d'y donner votre assentiment.

Défense du côté de terre.

Nous avons déjà développé, dans des considérations générales, et nous ne ferons que les rappeler en passant, l'intérêt puissant que l'ennemi aurait à s'emparer du Hâvre, en raison des avantages que lui offrirait la Seine pour transporter jusqu'au cœur de la France, non-seulement les approvisionnements de toute espèce qui seraient nécessaires à des armées envahissantes, mais encore l'énorme matériel qu'exigerait le siége de Paris, si jamais il tentait de l'entreprendre. Les richesses commerciales et industrielles accumulées dans cette place ne peuvent rester exposées à des tentatives qui auraient pour but de les détruire ou de les tourner contre nous dans le cas d'une attaque de la France par des armées coalisées.

Tel a été, depuis longtemps, l'avis des militaires. Cette opinion a dû se fortifier chaque jour et prendre le caractère d'une nécessité, depuis que le Gouvernement et les Chambres sont entrés dans la voie de donner au Hâvre, par le vote de crédits extraordinaires, les développements et l'importance que semblait commander sa situation.

L'enceinte actuelle de la ville est complètement insuffisante pour répondre aux exigences que sa

population, son commerce et son industrie lui ont créées de toutes parts.

Serait-il prudent de laisser toutes les richesses qui se trouvent accumulées autour d'elle, exposées à devenir, par un coup de main, la proie de quelques troupes de débarquement? Personne ne le pensera.

Considérée au point de vue de la défense, l'enceinte actuelle du Hâvre laisse beaucoup à désirer. Dominée à petite distance par les hauteurs d'Ingouville, qui enfilent ses rues et plongent sur les places publiques, la défense en deviendrait précaire et difficile. Ses escarpes, exposées naguère à être battues en brèche dès les premières approches de l'ennemi, ont dû être couvertes par une seconde enveloppe de terre. Mais, pour remédier à un inconvénient, on est retombé dans un autre, en ôtant aux parapets leurs vues et leur action sur la plaine.

L'agglomération des constructions sur tout le développement de la place, notamment sur les fronts nord, où des exigences irrésistibles ont obligé de faire fléchir la loi des servitudes jusqu'à réduire ces dernières à une bande de 100 mètres de largeur, offre d'ailleurs, aux approches de l'ennemi, des abris si faciles et si nombreux, que la défense en serait singulièrement affaiblie.

Il importe donc de se préoccuper de cet état de choses. Dès 1836, la Commission de défense du royaume, admettant l'avis d'une Commission mixte et spéciale, demandait que le Hâvre fût enveloppé *par une enceinte de sûreté destinée à renfermer et protéger les établissements industriels et commerciaux de la ville.* Depuis longtemps, la nécessité

d'occuper les hauteurs d'Ingouville apparaissait à tous les esprits. Une première décision ministérielle, du 20 mars 1843, prescrivit enfin l'étude de l'occupation de ce plateau, et le comité des fortifications, dans sa délibération du 16 janvier 1844, approuvée par le Ministre le 4 février suivant, posait les bases d'un vaste camp retranché, appuyé à plusieurs forts, comprenant au nord les hauteurs d'Ingouville, et à l'est les villages de Graville et de l'Heure.

Ce camp retranché est celui dont le Gouvernement demande aujourd'hui l'exécution, et qui doit constituer la défense du Hâvre du côté de terre. Déjà il a été, de la part des officiers du génie, l'objet d'études longues et multipliées. Ces études, dirigées et rectifiées plusieurs fois par le Comité des fortifications, étaient à peine achevées lorsque le projet de loi a été présenté. Arrivées au Ministère de la guerre postérieurement à cette présentation, elles ont dû être le sujet d'un nouvel examen de la part du Comité des fortifications qui, dans sa séance du 26 mars 1846, a émis un avis définitif, approuvé par le Ministre de la guerre le 29 mars suivant. C'est cet avis, et ce sont les formes définitives qu'il consacre pour les différents ouvrages, que nous devons vous faire connaître. De concert avec M. le Ministre de la guerre, nous n'hésitons pas à donner notre pleine approbation à ces nouveaux tracés, et à vous proposer de les adopter de préférence à ceux qui figurent dans l'exposé des motifs. Les détails dans lesquels nous allons entrer sur chaque ouvrage justifieront ces changements.

La forme du camp retranché est celle d'un vaste

triangle formé par les hauteurs, la plaine et le rivage. Les deux côtés intérieurs présentent un développement de 7,200 mètres environ, dont 3,700 mètres sur les hauteurs, et 2,500 mètres dans la plaine. Les sommets du triangle seraient défendus par trois forts : les forts de Sainte-Adresse et de l'Heure, appuyés au rivage, et faisant partie en même temps de la défense du côté de la mer, et le fort de Montjoly, occupant le plateau de ce nom sur la pointe la plus avancée du côté de la campagne, et destiné par cela même à être le point d'attaque de l'ennemi. Ces forts seraient reliés entre eux par un obstacle continu, flanqué par quelques bastions dans les intervalles.

On remarquera que ce projet diffère de celui qui était indiqué dans l'exposé des motifs par la suppression des forts Vauban et de Sanvic. Cette suppression est motivée par le comité des fortifications, sur le désir de renfermer la dépense dans le chiffre qui est indiqué par le projet de loi, et sur une étude plus approfondie de l'état des lieux. Le fort Vauban, situé dans une plaine défendue par des fossés d'eau, peut sans inconvénient pour la défense être remplacé par de simples bastions ajoutés à l'obstacle continu. Quant au fort de Sanvic qui exagérait beaucoup le développement du camp retranché, en abandonnant la hauteur d'Ingouville pour traverser une vallée et se jeter sur un contrefort en avant, il avait de plus l'inconvénient de se trouver au milieu de fermes, de vergers et de plantations nombreuses, qui, en masquant ses feux sur les trois côtés extérieurs, en auraient amoindri les effets, sans qu'on pût espérer de faire disparaître ces obstacles au moment du besoin. Ce fort serait

utilement remplacé par la redoute d'Ingouville, dont il sera question tout-à-l'heure.

Nous ne parlerons plus des forts de Sainte Adresse et de l'Heure, que nous avons déjà fait connaître dans la description de la défense maritime.

Le fort Montjoly, qui est la tête de la position, occupe la partie la plus rétrécie du plateau, et doit donner protection aux deux branches de l'obstacle continu qui se détachent de lui pour se prolonger vers les forts de l'Heure et de Sainte-Adresse. Par le front sud il découvre toute la route de Paris, et du côté du nord il bat la vallée de Rouelles, et éclaire le bois qui la borde. Revêtu avec des maçonneries d'escarpes de 10 mètres de hauteur, il serait de plus précédé de contrescarpes en maçonnerie sur les trois fronts extérieurs et d'un chemin couvert. Il serait pourvu dans l'intérieur, d'un bâtiment voûté à l'épreuve pour le logement des 2/3 de la garnison, dont l'effectif a été fixé à 300 hommes. Quant à sa dépense elle est évaluée à 3,900,000 francs, dont 430,000 francs pour les bâtiments militaires.

La redoute d'Ingouville destinée, comme nous l'avons dit plus haut, à remplacer le fort de Sanvic, serait établie à l'est de la patte-d'oie formée par les chemins de la côte et du Hâvre à Montivilliers, sur un terrain de labour dégagé de bâtisses et d'obstacles. Distante de 1,100 mètres environ du fort Montjoly, elle ne serait guère susceptible d'être régulièrement attaquée. Aussi cet ouvrage a-t-il été considérablement réduit. Néanmoins il sera con-

struit avec escarpes et contrescarpes revêtues, et contiendra une caserne pour 100 hommes.

L'obstacle continu, sur la face, entre le fort de l'Heure et le pied du coteau de Montjoly, se réduirait à un parapet en terre précédé d'un large fossé plein d'eau. Il serait appuyé par trois bastions; l'un placé près de la route de Paris, et les deux autres destinés à remplacer le fort Vauban, diviseraient en trois la distance comprise entre celui-ci et le fort de l'Heure. Ces deux derniers bastions séparés par des distances de 500 à 550 mètres environ, pourraient vraisemblablement être couverts par des fossés pleins d'eau, et n'auraient à ce titre aucun revêtement en maçonnerie.

Le tracé de la partie de l'obstacle qui traverse le hameau de Montjoly devra donner lieu à des études nouvelles, sur lesquelles nous appelons l'attention du Gouvernement. Se tiendra-t-on en arrière de ce hameau, en retirant l'obstacle jusqu'à la rue de Montjoly? ou bien, cherchera-t-on à faire passer l'obstacle en avant du hameau et à comprendre la plus grande partie de ses maisons dans l'enceinte? Telle est la question qui n'est pas encore résolue, et pour la solution de laquelle il importe de tenir compte des exigences de la défense et des dépenses qu'occasionneront les acquisitions des terrains. En se portant en arrière du hameau, on rencontre, il est vrai, une rue militaire toute faite, et l'on se place dans une position rentrante mieux protégée par le fort de Montjoly; mais aussi on rejette hors de l'enceinte un massif considérable de maisons qui en couvriraient les abords et qui se trouveraient frappées par la servitude de toute interdiction de

bâtir, au grand détriment de la spéculation active qui s'y exerce en ce moment.

Si l'obstacle continu passe, au contraire, en tête du hameau, il est possible que l'on rencontre des acquisitions moins dispendieuses, tout en satisfaisant mieux aux conditions de la défense. Il conviendrait, il est vrai, dans ce cas, de reporter en même temps le fort Montjoly de 100 à 150 mètres dans l'est; mais peut-être cela pourrait-il se faire sans nuire à aucune des conditions que ce fort doit remplir. Cette dernière modification n'aurait alors d'autre conséquence que d'augmenter de 100 à 150 mètres la longueur de la branche nord de l'obstacle continu, entre le fort Montjoly et la redoute d'Ingouville ; et il est probable que l'augmentation de dépense qui en résulterait serait compensée par l'atténuation que subirait le prix des acquisitions de terrains en avant du hameau de Montjoly.

Ces changements intéressent vivement, d'ailleurs, une population dont les réclamations, arrivées jusqu'à nous, méritent d'être prises en sérieuse considération.

La branche nord de l'obstacle suit la crête du coteau d'Ingouville, en passant par la redoute de ce nom, dont nous avons déjà fixé la position. Entre le fort Montjoly et cette redoute se trouverait un petit bastion de peu d'importance. Au-delà de la redoute, l'obstacle s'appuierait à deux autres bastions, dont l'un, fermé à la gorge, aurait le caractère d'une véritable redoute. Ce dernier, situé à l'est du cimetière d'Ingouville, sur un plateau en arrière du fort Sainte-Adresse, aurait pour objet de battre les pentes sud de ce plateau et le vallon encaissé

dans lequel se développe la route d'Étretat au Hâvre. En quittant ce bastion, l'obstacle suit la hauteur du cimetière en contournant ce dernier, et vient s'appuyer à la plage, d'où il sera utile, suivant le comité des fortifications, de le prolonger en retour du côté de l'ouest jusqu'à la lunette des Huguenots, afin de fermer complètement le camp retranché et de donner plus de sécurité aux défenseurs et aux habitations.

Le profil de l'obstacle, du côté du nord, présenterait une muraille de 8 mètres de hauteur, précédée d'un fossé et percée, dans sa partie supérieure, d'une ligne de créneaux. On accèderait aux créneaux, du côté de l'intérieur, au moyen d'une banquette en terre. Quant à la partie en retour du côté de l'ouest, on pourrait se contenter d'une simple ligne de palanques, qui, dans tous les cas, ne devrait être établie que lorsque les épis projetés pour la consolidation de la plage, auraient été exécutés.

Les dépenses de l'obstacle ainsi constitué s'élèveraient à 5,300,000 francs, dont 1,074,000 fr. pour les acquisitions.

Animée du désir de réduire, autant que possible, les dépenses, tout en satisfaisant cependant aux premières nécessités de la défense, votre Commission, Messieurs, s'est demandé si le système des fortifications du côté de terre, tel que nous venons de le décrire, n'était pas exagéré, et s'il ne conviendrait pas de le réduire, soit en supprimant l'obstacle continu et en conservant les forts, soit en maintenant l'obstacle et en supprimant ces derniers. Cette question a été longuement débattue dans son sein, en présence de M. le Ministre de la guerre, et

elle a pensé, à une très-grande majorité, que non-seulement le système proposé était le meilleur, mais qu'il y aurait un véritable danger à l'amoindrir. Voici quels ont été ses motifs.

Depuis la présentation du projet de loi, le comité des fortifications, dans un nouvel examen qui avait pour but de renfermer la dépense dans les limites déjà annoncées par le Gouvernement, a consenti à la suppression des forts de Vauban et de Sanvic. Mais il est évident que les motifs de cette détermination sont puisés dans la valeur de l'obstacle continu et des bastions qui servent à son flanquement. Supprimez l'obstacle, et la nécessité du rétablissement de ces deux forts apparaît immédiatement. D'un autre côté, il ne faut pas perdre de vue que la ville du Hâvre n'est pas seulement renfermée dans son ancienne enceinte, mais que ses richesses, ses établissements et sa population sont en grande partie en dehors, et que cette seconde ville a un droit égal à une protection sérieuse. Or, si l'obstacle n'existait pas, nous n'hésitons pas à dire que la protection des forts serait insuffisante. Lorsque le Hâvre, ville maritime, sera attaqué, ce sera par des troupes de débarquement, qui, dès les premières hostilités, viendront tenter des coups de main, et chercher à détruire ce que nous avons tant intérêt à conserver. Des forts isolés ne réussiraient pas à empêcher ces attaques de vive force auxquelles la nuit peut encore offrir des chances de succès, et qui trouveraient des facilités très-grandes dans les couverts que leur offriraient les nombreuses constructions qui existen en dehors du Hâvre. Une ligne continue peut seul parer à un semblable danger.

Quant à la suppression des forts, nous la regarderions comme plus fâcheuse encore. Ces forts, qui occupent les trois sommets de la figure triangulaire du camp retranché, sont, on peut le dire, réduits numériquement au minimum. Les deux forts de l'Heure et de Sainte-Adresse, qui appuyent sur la plage les deux extrémités de la base du triangle, contribuent autant à la défense de la mer qu'à celle de la terre. L'un d'eux, celui de l'Heure, défend la plaine de ce nom, et doit être construit seulement en terre, à raison des fossés d'eau dont il pourra être entouré; l'autre, le fort de Sainte-Adresse, situé sur un mamelon, qui domine toute la ville du Hâvre, occupe, vis-à-vis du plateau de la Hève, une position dont la perte compromettrait toute la défense de terre et de mer, et il exige, par conséquent, des dispositions défensives en rapport avec son importance.

Le fort de Montjoly, qui défend le sommet du triangle ou sa pointe la plus avancée du côté de la campagne, est le point d'attaque obligé, puisqu'il s'offre le premier à l'ennemi, et que les deux grandes branches de l'obstacle lui empruntent leur principal appui. Les angles saillants dans un polygone fortifié sont généralement, on le sait, les points faibles, et dans une position aussi capitale que celle de Montjoly, il serait impossible d'admettre qu'un simple bastion pût répondre à toutes les conditions de la défense.

D'ailleurs, si l'on n'a donné à l'obstacle qu'un faible profit, c'est précisément parce qu'on a calculé le rôle important que les forts sont appelés à jouer. Cet obstacle devrait avoir une autre valeur et exiger un surcroît de dépense égal peut-être à

celle des forts supprimés, le jour où l'on voudrait se décider à une telle extrémité.

Enfin il faut compter avec l'effectif de la garnison du Hâvre, et prévoir celle qu'il sera possible d'y réunir dans les moments difficiles d'une guerre sur notre territoire. Croit-on qu'il serait possible alors, avec les seules ressources de l'armée, de garnir de défenseurs les forts en mer, les batteries et tout le développement de la défense de terre ? Assurément non. Il faut donc s'appuyer sur la garde nationale et sur les ressources qu'offrira une population de 50,000 ames. Dans le cas du système du projet de loi, cette difficulté disparaît. En plaçant les soldats dans les forts qui seront les points d'attaque et les derniers boulevarts de la défense, on pourra très-utilement employer la garde nationale sur tout le développement de l'obstacle, et on suffira ainsi aux besoins de la défense. Supprimez les forts, l'obstacle subissant le sort des grandes lignes continues, devient attaquable partout, et l'on se trouve condamné à un déploiement de troupes beaucoup plus considérable.

C'est donc avec une entière conviction, que la grande majorité de votre Commission adopte le système proposé, qui n'est, en définitive, que l'expression la plus réduite du dernier avis du comité des fortifications, et celle des besoins de la défense dans les limites les plus raisonnables.

En résumé, la dépense des travaux à exécuter du côté de terre s'élèverait à 10,200,000 fr. répartis de la manière suivante :

	FORTIFICATIONS.	BATIMENTS militaires.	ACQUISITIONS.	TOTAUX.
La redoute d'Ingouville.	800,000	100,000	100,000	1,000,000
Le fort de Montjoly....	2,870,000	430,000	600,000	3,900,000
L'obstacle continu......	4,154,000	72,000	1,074,000	5,300,000
Totaux.....	7,824,000	602,000	1,774,009	10,200,000

En réunissant les deux chiffres de la dépense des ouvrages du côté de la mer, et de celle afférente au camp retranché, on arrive à celui de 21,500,000 fr. demandé par le projet de loi, dans lequel les dépenses des acquisitions de terrain figurent pour la somme de 2,249,000 fr.

Un incident important a eu lieu depuis la présensentation du projet de loi; c'est l'arrivée au Ministère de la guerre de tous les projets de détails et états estimatifs rédigés par le chef du génie du Hâvre. Les évaluations du chef du génie dépassaient de 7,405,000 fr. celles des avant-projets qui avaient servi de base au projet de loi. Le comité des fortifications, saisi d'urgence de l'examen de ces projets de détail, est parvenu, ainsi que nous venons de l'exposer, et ainsi que l'indiquent les tableaux de la dépense, à se renfermer, après un examen complet et approfondi, dans la limite des crédits du projet de loi. Mais il ne dissimule pas qu'il croit indispensable d'ajouter à ce chiffre de 21,500,000 fr., le

10me au moins, pour tenir compte du renchérissement toujours croissant de la main-d'œuvre et des matériaux au Hâvre, résultant de la grande masse de travaux à exécuter simultanément sur ce point, tant sur les fonds du département de la guerre que sur ceux du budget des travaux publics. Ce qui porterait à 24 millions, en nombre rond, la somme qu'il lui paraîtrait convenable de demander, sans spécifier d'ailleurs d'une manière absolue la somme afférente à chaque ouvrage en particulier.

Une circonstance vient encore confirmer la nécessité de l'addition de ce 10me, c'est l'adjudication qui vient d'avoir lieu pour les travaux du grand bassin de l'Heure, lesquels, évalués avec des prix augmentés du 10me, pour le bénéfice de l'entrepreneur, n'ont pu être adjugés qu'au pair.

D'un autre côté, les acquisitions de terrains figurent dans la dépense pour une somme considérable, et elles peuvent donner lieu à un imprévu qui échappe à toute appréciation. Plusieurs propriétés importantes sont traversées par les nouvelles fortifications. Des terrains livrés à des spéculations de tout genre, dont l'activité semble s'accroître chaque jour, devront aussi être expropriés. Quel sera le résultat de ces expropriations? Sans doute, l'Etat doit se reposer avec confiance sur la rigueur impartiale des jurys d'expropriation, et nous avons la ferme espérance qu'ils sauront le défendre contre des prétentions exagérées et avides. Mais cependant on comprendra combien il est difficile de fixer, même approximativement, les résultats de ces opérations.

Il était de notre devoir, Messieurs, de vous signaler ces faits, et l'impression qu'ils avaient produite sur nos esprits.

Nous aurions cru manquer à la mission que vous nous aviez donnée, si, pour la puérile satisfaction de rester dans la limite du crédit porté au projet de loi, nous vous avions exposé plus tard à des mécomptes et à des demandes de crédits supplémentaires. C'est donc avec une pleine conviction, et d'accord, en cela, avec le comité des fortifications et M. le Ministre de la guerre, que nous vous proposons d'élever le crédit demandé à 24 millions.

En conséquence, et sauf ce seul amendement, nous donnons notre pleine approbation au projet de loi qui classera les fortifications de la place du Hâvre parmi les travaux auxquels doit être affectée, chaque année, une portion des ressources extraordinaires du Trésor.

PROJET DE LOI.

PROJET DE LOI

Présenté par le Gouvernement.

Article premier.

Une somme de vingt-un millions cinq cent mille francs (21,500,000 fr.) est affectée aux travaux de défense de la place du Hâvre.

Art. 2.

Sur l'allocation fixée par l'article précédent, il est ouvert au Ministère de la guerre, sur l'exercice 1846, un crédit d'un million cinq cent mille francs (1,500,000 f.), et sur l'exercice 1847, un crédit de trois millions de fr. (3,000,000 f.

Art. 3.

La portion de ces crédits qui n'aura pu être employée dans le courant de l'exercice auquel elle est affectée, sera

PROJET DE LOI

Amendé par la Commission.

Article premier.

Une somme de vingt-quatre millions de fr. (24,000,000 f.) est affectée aux travaux de défense de la place du Hâvre.

Art. 2.

Comme au projet.

Art. 3.

Comme au projet.

PROJET DE LOI *Présenté par le Gouvernement.*	PROJET DE LOI *Amendé par la Commission.*
reportée sur l'exercice suivant, avec la même affectation.	
Art. 4.	Art. 4.
Il sera pourvu aux dépenses autorisées par la présente loi conformément à l'art. 18 de la loi du 11 juin 1842.	Comme au projet.

(N° 115.)

Chambre des Députés.

SESSION 1846.

RAPPORT

FAIT

Au nom de la Commission chargée d'examiner le projet de loi relatif à la taxe des lettres,*

PAR M. VUITRY,

Député de l'Yonne.

Séance du 13 avril 1846.

MESSIEURS,

La réforme de la taxe des lettres est une question dont la solution, suffisamment préparée, impatiemment attendue, ne peut être retardée plus ongtemps.

* Cette Commission est composée de MM. Chégaray, Wustemberg, Tesnières, Dugabé, Lenoble, Quenault, Félix Réal, Vuitry, Vivien.

En 1839, l'Angleterre, la première, est entrée dans cette voie de la façon la plus large : elle a eu des imitateurs plus circonspects : l'Autriche en 1842, la Sardaigne en 1844, l'année dernière les États-Unis et la Prusse ont opéré leur réforme postale.

En France, les conseils généraux d'un grand nombre de départements renouvellent depuis plusieurs années leurs vœux à cet égard ; des pétitions ont été fréquemment adressées aux Chambres qui les ont toujours renvoyées au Gouvernement avec des témoignages d'adhésion. Enfin, sur la proposition de l'honorable M. de Saint-Priest, la question a été introduite en 1844, et toute la Chambre a présente à la pensée la discussion qui, l'année dernière, s'est terminée par un partage égal de suffrages.

Peu après, interrogé par la Commission du budget de 1846 sur les projets du Gouvernement, M. le Ministre des finances annonçait l'intention de prendre l'initiative ; il reconnaissait que, tout en prenant garde de porter trop de perturbation dans une branche importante des revenus publics, le moment était venu de donner satisfaction aux intérêts qui seraient reconnus légitimes.

Cette promesse, renouvelée à l'ouverture de la session, en présentant le budget de 1847, a été tenue ; un projet de loi a été présenté le 26 février dernier, et nous venons, au nom de la Commission chargée de son examen, vous rendre compte des discussions auxquelles il a donné lieu.

Après les précédents que nous venons de rappeler, nous pouvons nous dispenser de longs préliminaires ; nous pouvons prendre la question au

point où elle est parvenue, renvoyer aux documents déjà publiés (1), et entrer immédiatement en matière, en vous faisant connaître seulement quels principes ont présidé à nos résolutions.

Les produits des postes entrent pour une somme importante dans les revenus de l'État. Le compte définitif de 1846 porte les recettes brutes

à	50,382,067 f. 10 c.
Les dépenses se sont élevées à	31,000,492 95
Le produit net a été de....	19,381,574 f. 15 c.

Comme le Gouvernement, nous nous sommes préoccupés du danger qu'il y aurait pour nos finances à sacrifier un semblable revenu, et dès le début nous nous sommes promis de prendre la prudence pour guide.

La question, sans doute, ne doit pas être envisagée au point de vue fiscal seulement, et ses autres faces ne pouvaient pas échapper à votre Commission. Nous l'avons dit en commençant : la nécessité d'une réforme est un fait désormais acquis ; le tarif des zones éloignées est d'une exagération qui, tout à la fois, produit une véritable inégalité dans les charges, et entrave les développements de la correspondance. Les intérêts du commerce et de l'industrie sont donc sérieusement engagés dans cette

(1) Développement de la proposition relative aux tarifs de la poste aux lettres par M. de Saint-Priest (séance du 30 mars 1844).

Rapport du 5 juillet 1844 au nom de la Commission chargée d'examiner cette proposition.

Discussion (séances des 7 et 8 février 1845).

question dont on ne peut pas méconnaître non plus le côté moral. Favoriser, par un abaissement de taxe, les développements de la correspondance, n'est-ce pas, en effet, favoriser les liens de famille, les resserrer, et par cela même concourir à moraliser la nation?

Quelque graves que soient ces motifs, développés plus d'une fois avec talent par les partisans d'une réforme radicale, nous avons dû, tout en les prenant en grande considération, résister à leur entraînement, et ne pas oublier que, dans un temps où les dépenses s'accroissent avec une regrettable facilité, il ne faut pas exposer l'intégrité des recettes à des expériences aventureuses.

Satisfaire avec une prudente circonspection aux nécessités du présent, et réserver l'avenir, pour qui la voie du progrès n'est jamais fermée, telle a été la règle de conduite de votre Commission dans les résolutions qu'elle vous propose d'adopter.

Une autre pensée nous a dominés également, c'est le désir de mettre la Chambre en mesure de statuer, dans cette session, et d'arriver à une solution universellement désirée. Pour y parvenir, nous avons dû nous renfermer strictement dans le cercle des questions qui ressortent du projet de loi. Il ne s'agissait pas pour nous de réviser le code entier qui régit, dans toutes ses parties, l'adminiśtation des postes; notre mission se bornait à examiner ce qui se rattache à la taxe des lettres : nous l'avons remplie avec zèle et conscience; vous jugerez, Messieurs, si nous avons atteint le but.

Suppression du décime rural.

La première question que soulève le projet de loi

est la suppression du décime rural : nous avons adhéré à cette proposition.

Le service rural, dont l'Angleterre, qu'on cite si souvent, ne jouit pas encore, est une des plus utiles améliorations qui aient été apportées dans ces derniers temps au régime postal.

Il date de la loi du 3 juin 1829, et ne devait d'abord être établi que tous les deux jours (1). L'article 2 de cette loi stipule que, pour en couvrir les frais, il sera ajouté un droit fixe d'un décime à la taxe résultant du tarif, tel qu'il est réglé pour les diverses zones par la loi de 1827.

---

(1) Loi du 3 juin 1829.

Article premier.

« A partir du premier avril 1839, l'administration des postes « fera transporter, distribuer à domicile et recueillir, de deux « jours l'un au moins, dans les communes où il n'existe pas « d'établissement de poste, les correspondances administra- « tives et particulières, ainsi que les journaux, ouvrages « périodiques et autres imprimés dont le transport est attribué « à l'administration des postes.

Art. 2.

« Toute lettre transportée, distribuée et recueillie par les « facteurs établis à cet effet, à l'exception des correspondances « administratives, paiera, en sus de la taxe progressive résul- « tant du tarif des postes, un droit fixe de un décime.

Article 5.

« Les sommes actuellement allouées aux budgets des com- « munes, pour le service des messagers piétons, seront versées « au trésor royal pour subvenir aux dépenses du nouveau « service.

« Toutefois cette subvention n'aura lieu que dans la propor- « tion nécessaire pour élever les recettes au niveau des dépenses; « dans tous les cas, elle cessera d'être exigée des communes à « partir du premier janvier 1833.

La loi de finances du 21 avril 1832 (1) stipula plus tard que le service rural deviendrait quotidien, mais successivement, et en raison des besoins des localités constatés par les délibérations des conseils municipaux et les avis des préfets et des sous-préfets.

En se reportant au rapport fait à la Chambre le 9 avril 1829, à l'occasion de cette loi (2), on reconnaît que, dans la pensée du législateur de 1829, la taxe du décime rural avait un caractère essentiellement provisoire; on y lit en effet ces paroles :

« Si les prévisions de l'administration générale « des postes se réalisent; si les résultats répondent « à ceux qu'ont donnés les expériences qu'elle a fai- « tes sur plusieurs points, ils seraient tels, que nous « pourrions espérer de voir supprimer, dans peu « d'années, la taxe supplémentaire qu'il est ques- « tion d'établir. »

---

(1) Loi du 21 avril 1832.

Article 47.

« A partir du premier juillet, l'administration des postes « fera transporter, distribuer à domicile et recueillir tous les « jours, dans les communes dépourvues d'établissements de « poste, les correspondances administratives et particulières, « ainsi que les journaux, ouvrages périodiques et autres impri- « més dont le transport est attribué à l'administration des « postes.

« Néanmoins l'établissement du service journalier n'aura « lieu que successivement, et en raison des besoins des loca- « lités constatés par les délibérations des conseils municipaux « et les avis des préfets et sous-préfets.

(2) Rapport de M. Sapey, séance du 9 avril 1829 (*Moniteur* du 14 avril, page 542).

Suivant ce rapport, l'Administration évaluait les frais à........................ 2,506,500 fr.

Elle portait les revenus à........ 1,897,000

La différence devait être couverte par les subventions montant ensemble à 916,000 fr., que les communes s'imposaient pour le service de leurs piétons, et que l'article 5 de la loi de 1829 laissait à leur charge pendant trois ans.

Depuis, et sous l'empire de la loi de 1822, le service rural a été successivement étendu et amélioré. Le nombre des facteurs, qui ne s'élevait pas à 4,000, a été porté à 9,400, et cependant il reste encore 10,000 communes à pourvoir du service quotidien.

Ainsi qu'on peut le voir à l'annexe n° 1, le nombre des lettres frappées du décime rural, parmi celles qui circulent de bureau en bureau, s'élève à près de 23 millions dont moitié appartiennent à la première zone de 40 kilomètres. A ce chiffre il faut ajouter, pour apprécier l'ensemble du service, les lettres circulant de commune à commune dans la circonscription du même bureau, lettres pour lesquelles la taxe supplémentaire se confond avec la taxe principale de 10 centimes : on en évalue le nombre à 7 millions.

Le service rural s'étend donc aujourd'hui sur environ 30 millions de lettres.

Les frais en sont portés au budget à la somme de........................ 4,278,200 fr.

Les recettes nettes figurent au compte de 1844 pour une somme de........................ 2,614,940 (1)

---

(1) Le décime rural des lettres affranchies, dont on évalue

Ce serait une erreur de conclure de cet excédant de dépenses destiné à s'accroître encore à mesure que le service se complètera, que la loi de 1829 a créé une charge pour le trésor. Le service rural, au contraire, a été assurément une des causes principales de l'accroissement des correspondances; en augmentant le nombre des lettres, il a contribué à élever le produit de la taxe ordinaire, et il est juste de lui en tenir compte.

Pour apprécier cet élément, qui rentre, il est vrai, dans le domaine des conjectures, nous avons voulu savoir ce que pensait l'administration à cet égard, et voici ce qui nous a été répondu : Le nombre des lettres a été porté, de 72 millions qu'i était en 1829, avant le service rural, à 116 millions en 1845, ce qui fait 44 millions d'augmentation (60 p. 100 en 16 ans). On estime que près de moitié de cet accroissement est dû au service rural, ce qui ne paraîtra pas exagéré si l'on considère que ce service a porté, l'année dernière, sur 30 millions de lettres. Il suffirait qu'il fût du quart et qu'il ne s'appliquât qu'à des lettres de la zone dont la taxe est la plus faible, pour couvrir l'excédant de dépense indiqué ci-dessus.

Mais d'ailleurs, d'autres raisons, depuis longtemps proclamées, dominent la question, et, si nous som-

---

le nombre à 1 million, est confondu dans la recette de la taxe principale, et ne figure pas dans la somme de 2,614,940 fr. On y a fait distraction aussi des lettres tombées au rebut, qui représentent 150,937 fr. Enfin, la recette est celle de 1844, tandis que les 30 millions de lettres appartiennent à 1845. C'est ce qui explique qu'il n'y ait pas une parfaite concordance entre le chiffre de 30 millions de lettres et la recette.

mes entrés dans ces détails, c'est plutôt pour faire en quelque sorte l'histoire du décime rural que pour justifier l'avis de la Commission.

Cette taxe est inégale et mal répartie; elle pèse principalement sur les cultivateurs, et porte un obstacle réel à leurs relations d'affaires et de famille : sa perception amène quelquefois des inégalités vraiment choquantes; ainsi, quand on crée de nouveaux bureaux, ce qu'exigent souvent le bien du service et l'intérêt de populations agglomérées, il arrive que des habitants de communes rapprochées, qui correspondaient entre eux au prix de 10 c., voient, sans pouvoir s'en rendre compte, et à leur grand mécontentement, s'élever à 30 centimes le port de leurs lettres; il suffit, pour cela, que les communes qu'ils habitent cessent de faire partie du même arrondissement postal.

Ces inconvénients ont frappé diverses Commissions de finances (1). La Commission chargée de l'examen de la proposition de l'honorable M. de Saint-Priest, a pris l'initiative à cet égard, et proposé la suppression du décime rural; la Chambre, dans sa séance du 8 février 1845, a adopté cette disposition; enfin, le même jour, M. le Ministre des finances s'engageait, quel que fût le sort de la proposition, à supprimer le décime rural à partir du 1er janvier 1847.

Dans l'ensemble de ces faits, votre Commission a trouvé plus de motifs qu'il n'était nécessaire pour justifier son adhésion au projet de loi.

---

(1) Voir,
1° Le rapport du 6 juillet 1844 sur les recettes de 1845;
2° Le rapport du 13 juin 1845 sur les recettes de 1846.

TARIF DE LA TAXE DES LETTRES.

Des lois diverses (1) déterminent aujourd'hui le tarif de la taxe des lettres.

---

(1) 1° Loi du 27 frimaire an VIII, art. 8.

« La taxe des lettres *de* et *pour* la même commune est ré-
« glée ainsi qu'il suit :

« La lettre simple au-dessous du poids de quinze grammes
« sera d'un décime.

« La lettre ou paquet du poids de quinze grammes, et au-
« dessous du poids de trente grammes, paiera deux décimes ;
« celle du poids de trente à soixante grammes paiera trois dé-
« cimes ; et ainsi de suite par chaque poids de trente grammes,
« un décime en sus.

2° Loi du 24 avril 1806, art. 21.

« La taxe des lettres transportées dans l'intérieur de la
« ville et faubourgs de Paris est portée de dix à quinze cen-
« times.

3° Loi du 15 mars 1827.

Article premier.

« A compter du premier janvier 1828, la taxe des lettres
« sera réglée d'après la distance en droite ligne existant entre
« le lieu où la lettre est confiée à la poste et le lieu où elle
« doit être remise. Cette taxe sera perçue conformément au
« tarif ci-après :

« Pour les lettres simples jusqu'à 40 kilomè- « tres inclusivement	2	décimes.
« Au-dessus de 40 jusqu'à 80	3	id.
« Au-dessus de 80 jusqu'à 150	4	id.
« Au-dessus de 150 jusqu'à 220	5	id.
« Au-dessus de 220 jusqu'à 300	6	id.
« Au-dessus de 300 jusqu'à 400	7	id.
« Au-dessus de 400 jusqu'à 500	8	id.

Sous leur empire, le nombre des lettres transportées par la poste s'est élevé, en 1845, à 116,596,000. En 1829, année qui a précédé l'établissement du service rural, il n'était, comme nous l'avons dit, que de 72 millions.

Les lettres de bureau à bureau, dont le nombre s'est élevé à 86,914,000, paient une taxe progres-

---

« Au-dessus de 500 jusqu'à 600...........	9	id.
« Au-dessus de 600 jusqu'à 750...........	10	id.
« Au-dessus de 750 jusqu'à 900...........	11	id.
« Au-dessus de 900	12	id.

Art. 2.

« Les lettres au-dessous du poids de 7 grammes 1|2 seront « considérées comme lettres simples.

Art. 3.

« Les lettres du poids de sept grammes et demi jusqu'à dix « grammes exclusivement paieront la moitié en sus du port de « la lettre simple.

« Les lettres de dix à quinze grammes exclusivement paie« ront deux fois le port de la lettre simple.

« Celles de quinze à vingt grammes exclusivement deux fois « et demi le port : et ainsi de suite, en ajoutant la moitié du « port de la lettre simple de cinq en cinq grammes.

4° Loi du 3 juin 1829.

« La taxe progressive des lettres déposées dans un bureau « de poste pour une distribution dépendante de ce bureau, et « réciproquement, établie par l'art. 4 de la loi du 15 mars « 1827, est réduite et demeure fixée ainsi qu'il suit :

« Au-dessous de sept grammes et demi, un décime.

« De sept grammes et demi à quinze grammes exclusive« ment, deux décimes.

« De quinze grammes à trente grammes exclusivement, trois « décimes; de trente en trente grammes, un décime en sus.

sive qui varie de 20 centimes pour un rayon de 40 kilomètres à 1 fr. 20 cent. pour la dernière zone (1).

On s'accorde pour reconnaître qu'il est nécessaire d'apporter des changements à cette loi; mais quand il s'agit de déterminer l'étendue de la réforme à opérer, les opinions se divisent.

Les uns, préoccupés avant tout du désir d'encourager les développements de la correspondance, prennent exemple de l'Angleterre, sans vouloir cependant aller aussi loin qu'elle, et réclament une taxe unique à 20 centimes (2).

Les autres, plus circonspects, dans l'intérêt du Trésor, présentent un système de taxes progressives.

Sur ce dernier point, on se divise encore, suivant qu'on croit plus ou moins aux effets de l'abaissement du port sur l'accroissement de la correspondance. Le nombre des zones, l'étendue de leurs

---

) En 1844, le nombre total des lettres ne s'est élevé qu' 111 millions, dont 82 millions 800 mille lettres de bureau à bureau : c'est le chiffre qui a servi de base aux calculs produits par le projet de loi.

Depuis, l'administration des postes a fait le relevé de la circulation des lettres en 1845, et nous avons pris ces chiffres plus récents pour règle ; de là les différences qu'on pourra remarquer entre l'exposé des motifs et le rapport.

(2) Dans la séance du 7 février 1845, MM. Muteau et Monier de la Sizeranne ont présenté à la Chambre, qui l'a adopté à la majorité de 130 voix contre 129, l'amendement suivant :

« Toute lettre simple du poids de 7 grammes et demi circu-
« lant dans l'intérieur de la France, de bureau à bureau, sera
« soumise à une taxe uniforme de 20 centimes. »

Le lendemain, la Chambre a rejeté la proposition dans son ensemble par partage égal de suffrages, 170 voix contre 170.

rayons peuvent produire en effet les combinaisons les plus variées.

La taxe unique à 20 centimes se prête aussi à diverses combinaisons; elle peut, comme le proposait l'amendement de l'année dernière, être appliquée seulement aux lettres de bureau à bureau ; elle pourrait aussi devenir générale, et régir les lettres qui sont taxées aujourd'hui à 10 et à 15 centimes. Enfin, elle pourrait se combiner, soit avec le projet du Gouvernement, soit avec celui de la Commission, et devenir ainsi une taxe à deux zones : on conserverait une première zone de 20 ou de 40 kilomètres à 10 ou à 15 centimes.

Chaque système, appliqué à la circulation des lettres de 1845, produit des résultats financiers différents. Nous annexons à ce rapport, sous les nos 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 et 10, les tableaux des combinaisons qui ont plus spécialement occupé votre Commission, et nous en résumons, comme il suit, les résultats généraux qu'il nous a paru utile de mettre sous les yeux de la Chambre.

	Produit calculé sur le nombre de lettres en 1845.	Réduction sur le produit brut de 1845.	Suppress. du décime rural.	Réduct. sur le tarif des envois d'argent.	Réduction totale.	Taxe moyenne des lettres.
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	c.
Tarifs en vigueur...........	43,774,000					37,5
Projet de loi du Gouvernement (5 zones)................	34,269,000	9,505,000	2,300,000	600,000	12,405,000	29,4
Projet de la Commission (5 zones)................	31,413,000	12,361,000	2,300,000	600,000	15,261,000	26,9
Projet de la Commission modifié par la réduction à 10 c. de la taxe de la 1re zone....	29,931,000	13,843,000	2,300,000	600,000	16,743,000	25,7
Projet de la minorité de la Commission. 3 zones, 10, 20, 30 c	26,134,000	17,640,000	2,300,000	600,000	20,540,000	22,4
Taxe unique à 20 c. pour les lettres de bureau à bureau..	24,372,000	19,402,000	2,300,000	600,000	22,302,000	21
Deux zones pour les lettres de bureau à bureau, la 1re à 15 c., comme dans le projet de la Commission. Le reste du territoire à 20..............	22,972,000	20,802,000	2,300,000	600,000	23,702,000	19,7
Taxe unique générale pour toutes les lettres quel que soit le lieu de départ et d'arrivée...	26,147,000	17,727,000	2,300,000	600,000	20,527,000	22,4

Si maintenant on compare ces résultats avec le revenu net de 10 millions que rend aujourd'hui l'Administration des postes, on voit que tous les projets qui entrent trop hardiment dans la voie de la réforme constitueraient le trésor en perte, puisque les dépenses pourraient excéder les recettes, si les développements de la correspondance ne répondaient pas aux espérances qu'on en conçoit.

Quant aux calculs à faire sur les chances diverses que peuvent présenter ces développements, nous avons cru devoir nous en abstenir. Ce sont des appréciations toujours incertaines, et nous n'aurions pu présenter, à cet égard, que des résultats problématiques que chacun aurait contestés dans la discussion.

Taxe unique.

Votre Commission a dû examiner d'abord le système de la taxe unique. On invoque en sa faveur l'équité, le principe constitutionnel de l'égale répartition de l'impôt. On fait remarquer que le port de lettres comprend le remboursement des frais de toute nature et un bénéfice pour l'État. On calcule les frais de transport, et l'on trouve, en prenant des moyennes générales, qu'ils varient peu d'une zone à l'autre; on en conclut que le bénéfice de l'État, qui, suivant les partisans de cette opinion, constitue un véritable impôt, varie dans la proportion de un à onze.

Sans reproduire à cet égard les calculs qu'on trouve dans le rapport du 5 juillet 1844, nous en rappellerons les résultats. Entre la première et la dernière zone, ce rapport évalue la différence des frais de transport à environ 5 centimes; dans le

premier cas, le bénéfice de l'État serait de 10 centimes 1/4; dans le second, il s'élèverait à 1 fr. 5 centimes 1/4.

L'objection tirée de ces chiffres, contre le système des taxes progressives, nous paraît plus spécieuse que solide.

On ne peut évaluer exactement le prix de transport des lettres à l'aide d'une moyenne générale, et sans tenir compte d'éléments nombreux et variables qui exercent sur ces prix une grande influence. La différence entre le prix de transport de deux lettres qui parcourent des distances inégales est souvent plus grande qu'on ne le suppose, et, par suite, au contraire, l'inégalité du bénéfice de l'Etat sur la taxe de chaque lettre est moins considérable qu'on ne le prétend. Ainsi, le nombre des lettres transportées est un élément essentiel du prix de transport : l'activité de la correspondance entre les points extrêmes des lignes de malles-postes, la population relative des contrées qu'elles traversent, amènent des différences considérables dans la quantité des lettres transportées, et, par conséquent, dans les frais de transport de chacune d'elles. N'y a-t-il pas des lignes qui n'offrent que des pertes à l'Etat ? Les paquebots de l'administration des postes ne sont-ils pas également une charge considérable pour le trésor? Le service rural porte à domicile 30 millions de lettres, les facteurs coûtent 4 millions; c'est environ 14 c. à ajouter aux autres frais. A Paris, au contraire, où 8 millions de lettres sont portées par 435 facteurs, le même service ne revient qu'à 4 c. 3/4 par lettre.

Quoi qu'on fasse, on ne peut donc pas remédier à une inégalité qui est dans la nature des choses. L'Etat

ne tirerait aucun profit du service des postes, il consentirait même à prendre à sa charge une partie des frais de transport, que le principe d'égalité ne pourrait pas être mieux observé; il y aurait toujours des catégories de lettres qui produiraient un revenu tandis que d'autres seraient une source de perte, des localités qui profiteraient d'un sacrifice du trésor, tandis que d'autres lui paieraient un impôt.

Ce n'est donc pas au point de vue du principe de l'égale répartition de l'impôt, que la question nous paraît devoir être principalement envisagée. Ce que chacun a droit d'exiger, c'est un service également prompt, également sûr; c'est que le prix de ce service, tout en restant en rapport avec son importance, ne soit pas assez élevé pour devenir un obstacle sérieux à la faculté de correspondre.

Mais, pour défendre le système de la taxe unique à 20 centimes, on s'appuie surtout sur des considérations économiques.

En matière de tarifs, dit-on, toute réduction incomplète manque son but et ne produit qu'une perte sans compensation. En entrant dans une voie de réforme plus large, au contraire, on excite la consommation, et l'accroissement de la matière imposée fait retrouver au trésor ce que peut lui faire perdre l'abaissement du droit. Cela est vrai pour la correspondance comme pour toute autre chose; elle augmenterait dans de rapides proportions si les taxes étaient considérablement réduites. Une taxe unique à 20 centimes atteindrait ce but; elle apporterait en même temps une grande simplicité dans le service; enfin elle ferait disparaître toute espèce d'intérêt à faire la fraude.

Nous ne contestons pas la vérité du principe

qu'on invoque, mais nous soutenons qu'il n'est vrai que dans certaines limites, et que le succès dépend de la réserve avec laquelle on l'applique. C'est une théorie qui, pour ne pas être démentie par les faits, ne doit pas être absolue.

L'analogie qu'on voudrait établir est-elle parfaite, d'ailleurs? Les liens de famille, les relations d'affaires, les besoins du commerce, sont les principaux motifs de toute correspondance; mais ils agissent avec d'autant moins de puissance que la distance devient plus grande. Pourquoi, par exemple, dans la zone de 40 kilomètres, y a-t-il 27 millions de lettres, tandis qu'à 750 kilomètres il y en a moins de 2 millions, la quinzième partie seulement? Est-ce uniquement parce que le port des lettres dans cette dernière zone coûte 1 fr. au lieu de 20 centimes? Mais, si la diminution de correspondance était due à l'élévation de la taxe, si l'une était la cause et l'autre l'effet, il y aurait entre elles une certaine proportion, et quand la taxe est seulement cinq fois plus élevée, le nombre des lettres ne serait pas quinze fois moindre pour une zone d'une étendue beaucoup plus considérable (1). Si

(1) Il est, en effet, très-important de considérer quelle différence énorme de superficie existe entre les deux zones que nous comparons ici. La zone de 40 kilomètres comprend une superficie 4,800 kilomètres carrés. La zone de 600 à 750 kilomètres en comprend une de 605,500 kilomètres carrés; elle est 126 fois plus étendue que la première. Il est vrai qu'à raison de la configuration du territoire, chaque zone ne représente pas un cercle complet, et qu'ainsi la différence d'étendue n'est plus aussi considérable; mais, à quelque point qu'on se place, même sur la frontière, les zones occupent toujours au moins un demi-cercle, et, par conséquent la zone de 600 à 750 kilomè-

le nombre des lettres diminue si rapidement à mesure que le rayon de la zone augmente, ce n'est donc pas seulement parce que le port de lettres s'élève; c'est surtout parce que, au-delà d'une certaine distance, les relations d'intérêt ou de famille existent peu.

Sans doute un abaissement de taxe permettra d'écrire davantage; mais entre deux points éloignés, il créera peu de correspondants nouveaux. Il est donc permis de penser que plus le rayon s'étendra, moins l'action produite par l'abaissement de la taxe sera efficace; car les relations des habitants des campagnes, celles du petit commerce, s'étendent rarement au-delà d'une certaine distance. Les partisans de la taxe unique prétendent eux-mêmes que l'abaissement de la taxe de 1 fr. à 0,50 pour la zone de 600 à 750 kilomètres, n'aura presque pas d'effet sur l'augmentation de la correspondance; s'il en est ainsi, il n'est pas permis d'espérer qu'en descendant à 20 centimes, on arrive à un résultat très-différent.

C'est dans de pareilles appréciations, il faut le reconnaître, que le champ des conjectures est vaste et qu'on peut facilement céder à des illusions; les règles de conduite que votre Commission s'était tracées d'avance ne lui permettaient pas de se laisser aller à ces espérances, séduisantes sans doute, mais trop incertaines pour lui faire oublier les intérêts du Trésor.

L'Angleterre a fait une réforme encore plus har-

---

tres sera toujours au moins 60 fois plus étendue que la première zone qui n'a que 40 kilomètres de rayon.

die que celle dont nous venons de parler; elle a adopté une taxe unique de 1 penny (10 centimes). Aujourd'hui cinq ans sont écoulés, et, sans prétendre conclure d'un pays à l'autre, nous avons voulu connaître les résultats obtenus année par année. M. le Ministre des finances nous les a communiqués; ils sont annexés à ce rapport sous les n[os] 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17.

Ils donnent, sur l'ensemble du service, un résultat général sur lequel nous devions appeler l'attention de la Chambre. En 1839, le revenu net avait été de 1,289,487 livres sterling (32 millions). Pour 1845, au contraire, il y a perte, et cette perte est évaluée à 87,928 livres sterl. (2 millions); différence pour le Trésor, 34 millions.

Sans doute ces résultats généraux peuvent être influencés par des faits pris en dehors des taxes. Ainsi, nous avons remarqué que la dépense des paquebots avait subi une augmentation considérable; mais il n'en résulte pas moins, des documents qui nous ont été communiqués, que la réforme postale anglaise a compromis un revenu important.

Pour dégager autant qu'il a dépendu de nous les effets de la réforme des causes étrangères qui ont pu produire le résultat que nous venons de signaler, nous avons distrait des résultats généraux tout ce qui se rattache au service des paquebots et aux produits de la correspondance étrangère.

Il est resté, pour la correspondance intérieure et pour celle du district de Londres (1) réunies, les résultats suivants :

(1) Le district postal de Londres comprend un cercle de 3

Le revenu net en 1839 avait été de. (30 millions.)	1,222,143 l.
Il n'est évalué pour 1845 qu'à.. (4 millions.)	169,954
La perte est de .... (26 millions.)	1,052,189

Qui se forme des deux éléments suivants :

Réduction dans les recettes.... (17 millions.)	709,188 l.
Accroissement des dépenses ..... (9 millions.)	343,001

Avant la réforme, les lettres du district de Londres payaient deux penny (20 c.). La taxe en a été réduite de moitié; leur nombre a doublé en cinq ans.

Pour la correspondance intérieure, la taxe moyenne était de huit penny (80c.), le double de ce qu'elle est en France : elle a été réduite des sept huitièmes ; et la correspondance s'est élevée dans le rapport de 360 pour cent. (1) L'augmentation moyenne a été de 330 pour cent.

Tels sont les faits qui résultent des documents remis à votre Commission. Sans prétendre en tirer des conséquences absolues pour prévoir ce qui pourrait arriver en France, nous dirons seulement

---

milles de rayon (4 kilomètres 8 dixièmes), décrit autour de l'hôtel des postes pris comme point de centre.

(1) Cette augmentation comprend celle qui résulte du développement régulier et ordinaire des affaires, et qui aurait eu lieu indépendamment de la réduction des taxes.

qu'il ne faut pas perdre de vue qu'en Angleterre le revenu des postes a subi une grave atteinte, et que cette expérience doit nous engager à n'entrer qu'avec réserve dans la voie des réductions.

Il a paru à votre Commission qu'il serait imprudent et téméraire de ne point éprouver d'abord les effets d'un abaissement de tarifs en conservant le système des zones. L'accroissement de correspondance que produira dans les zones éloignées la diminution des taxes progressives permettra d'apprécier l'accroissement qui aurait pu résulter de l'adoption d'une taxe unique. C'est au moins une expérience à faire ; si elle est favorable, si, par ses résultats, elle indique qu'on peut donner une satisfaction plus large aux intérêts privés sans nuire aux intérêts du Trésor, il sera toujours facile, par des suppressions successives de zones, de se rapprocher d'un système que l'expérience aura montré sans danger. Si, au contraire, il était immédiatement adopté, lors même que ses effets seraient désastreux pour le Trésor, il serait difficile de revenir plus tard aux zones et aux taxes progressives : nous aurions sacrifié une branche importante des revenus de l'État, et nous aurions imposé au Trésor une perte irréparable.

Taxes progressives.

Le système de la taxe unique écartée, votre Commission est entrée dans l'examen de l'article 2 du projet.

La réduction des taxes y est combinée avec des changements dans le nombre et dans les rayons

des zones, de telle sorte que des portions assez considérables des premières zones conservent le tarif actuel, et ne participent à aucune amélioration.

Ainsi, la première zone s'étend aujourd'hui à 40 kilomètres, et le prix du port de lettres y est fixé à 20 centimes; le projet la divise en deux zones chacune de 20 kilomètres de rayon; il réduit, dans la première, la taxe à 10 cent.; mais elle reste à 20 dans la seconde.

La troisième zone du projet, où la taxe est fixée à 30 cent., s'étend de 40 kilomètres à 120 kilomètres; elle comprend, de 40 à 80 kilomètres, la seconde zone de la loi de 1827, dans laquelle la taxe est fixée à 30 cent., en sorte que la réduction ne profite qu'à la portion de zone comprise de 80 à 120 kilomètres.

Il en est de même dans la quatrième zone, qui s'étend de 120 kilomètres à 360 kilomètres; la portion de cette zone, comprise entre 120 et 150 kilomètres, reste tarifiée à 40 cent., comme elle l'est aujourd'hui.

En résumé, sur 87 millions de lettres qui circulent de bureau en bureau, il y en a 37 millions (1), un peu plus des deux cinquièmes, qui ne profitent d'aucune réduction, et à l'égard desquelles on ne peut espérer aucun accroissement de recettes

(1) Savoir, d'après les documents annexés :

1° De 20 à 40 kilomètres	13,471,500
2° De 40 kilom. à 80 kilom.	17,644,000
3° De 120 kilom. à 150 kilom.	6,183,000
Total	37,298,500

fondé sur les développements qu'un abaissement de taxe pourra donner à la correspondance.

Sans doute, une partie de ces lettres profitera de la suppression du décime rural; mais cette suppression entraîne déjà dans les recettes une diminution de près de 2,300,000 fr., que l'augmentation de correspondance qu'elle doit produire pourra à peine compenser

En faisant remarquer que le projet de loi laisse 37 millions de lettres en dehors de son action, nous ne voulons pas dire qu'il y ait des portions de territoire qui se trouvent complètement privées des avantages d'une réduction. Il n'en est pas ainsi; chaque bureau de poste est le centre d'un système de zones, et, par conséquent, quel que soit le bureau d'où part une lettre, si elle va à la même distance, elle se trouve dans une situation identique. Toutes les localités profiteront donc également du projet de loi; mais elles en profiteront dans les limites indiquées par le projet lui-même, et pour leur correspondance dans les zones favorisées, c'est-à-dire, en moyenne, pour les 3/5mes seulement des lettres qu'elles écrivent ou qu'elles reçoivent.

Cet inconvénient est d'autant plus sérieux que les zones dans lesquelles les taxes restent stationnaires sont au nombre des plus productives en correspondance, et, par conséquent, du nombre de celles où il est le plus permis d'espérer que le nombre des lettres pourrait augmenter de façon à offrir d'utiles compensations aux pertes qui menacent le Trésor.

Votre Commission n'a pas hésité à modifier sur ce point le projet dont vous lui aviez confié l'examen.

Elle propose cinq zones comme le Gouverne-

ment; mais avec un système de taxes et de rayons qui produit une diminution de port sur chacune des lettres qui circulent de bureau à bureau. Ce changement entraîne, il est vrai, une réduction de recettes de 2,800,000 fr. plus forte que celle qui résulte du projet du Gouvernement; mais nous sommes convaincus que ce système offre des garanties bien plus sûres d'un accroissement de produits ; il promet plus pour l'avenir, et en même temps il satisfait mieux aux intérêts nombreux qui réclament l'abaissement du tarif. Il nous a paru qu'une réforme qui n'atteindrait que les trois cinquièmes des lettres circulant de bureau à bureau manquerait son but, et qu'on pourrait justement lui reprocher d'imposer au Trésor un sacrifice considérable sans obtenir un résultat assez étendu.

La minorité de la Commission, entrant plus hardiment dans la voie de la réforme, proposait de supprimer les deux dernières zones, et d'abaisser la taxe à 10 centimes dans la première.

Le produit brut, dans ce système de trois zones à 10, 20, 30 centimes, se trouverait réduit à 26 millions, au lieu de 31 résultant du projet de la Commission.

Les principes d'économie politique dont nous avons déjà parlé ont été invoqués en faveur de ce système, comme ils l'avaient été en faveur de la taxe unique, dont il se rapproche. On a insisté surtout sur les chances d'accroissement de correspondance qu'on créerait dans la dernière zone, qui comprendrait 42 millions de lettres dont la taxe, variable aujourd'hui depuis 40 c. jusqu'à 1 fr. 20, se trouverait réduite à 30 c. La majorité, toujours préoccupée des intérêts du Trésor, n'a pas admis

cette proposition ; elle a craint que les recettes ne devinssent insuffisantes pour couvrir les dépenses.

Un des membres de la majorité, tout en donnant son assentiment au système qu'elle a préféré, et dont nous venons de vous rendre compte, aurait voulu que, dans la première zone, la taxe de 15 c. fût réduite à 10 c. Il motivait son opinion sur cette considération, que c'est dans le rayon de 40 kilomètres que se trouvent les éléments les plus nombreux d'une correspondance active. Si la taxe n'y était réduite que d'un quart, a-t-il dit, l'effet serait à peu près nul ; si, au contraire, la réduction était de moitié, il est probable qu'on verrait doubler le nombre des lettres, et l'équilibre se rétablir dans le produit. Ainsi, dans le district de Londres, la taxe a été réduite de 2 penny (20 c.) à 1 penny (10 c.), et le nombre des lettres est passé en cinq ans de 16 millions à 31. Une réduction de 20 centimes à 10 centimes pour le premier rayon produirait sans doute en France un résultat analogue.

La majorité n'a pas partagé cet espoir. Toujours déterminée par la crainte de porter une atteinte trop grande aux recettes, en ajoutant encore 1,400,000 fr. au déficit qui résulte de son projet, elle a maintenu la taxe de la première zone à 15 centimes.

Un autre motif a concouru à déterminer son vote.

L'article 4 du projet maintient à 15 centimes la taxe des lettres dans Paris, et l'élève au même taux dans toutes les villes qui jouissent de plus de cinq distributions par jour. Cette disposition, que plus d'une considération justifiait aux yeux de la Commission, avait obtenu son assentiment. D'une part, en effet, il est évident que la distribution des lettres

ne peut devenir aussi fréquente sans que les frais s'en trouvent augmentés ; de l'autre, il paraît juste de faire payer un peu plus à ceux à qui l'on accorde de plus grands avantages, et il est incontestable que c'en est un fort précieux que de pouvoir correspondre plusieurs fois dans la même journée. Quoique ces raisons lui parussent suffisantes pour motiver la mesure, la Commission ne s'est pas dissimulé qu'il serait plus difficile de la maintenir si le prix des ports de lettres, dans la première zone, n'était porté qu'à 10 centimes. Or, abandonner la taxe de 15 centimes pour Paris où, depuis 1806 qu'elle existe, elle n'a soulevé aucune plainte sérieuse, c'était ajouter une nouvelle réduction de 400,000 fr. aux premières ; la Commission ne l'a pas voulu. Elle a donc maintenu son système de cinq taxes progressives, 15, 20, 30, 40, 50 centimes, qui divise le territoire en cinq zones; elle a adopté le principe de l'article 4, en fixant à 15 centimes la taxe des lettres dans les villes où il se fait plus de cinq distributions par jour; enfin elle a voulu formuler, dans l'article 2, une tarification complète, ce qui lui a permis de supprimer l'article 4, devenu inutile.

Progression de la taxe des lettres pesantes.

Les lois (1) du 27 frimaire an VIII (article 8), du 15 mars 1827 (articles 2 et 3) et du 3 juin 1829 (article 4), déterminent le poids de la lettre simple et les diverses progressions qui règlent la taxe au-dessus de ce poids.

Le projet de loi ne change rien à cette partie de

(1) Voir le texte de ces lois à la note de la page 10.

la législation postale, et nous avons pensé, avec le Gouvernement, qu'il n'y avait pas de raisons sérieuses pour apporter des modifications à un état de choses qui existe déjà depuis longtemps sans inconvénient réel, et qui est passé dans les habitudes du nombreux personnel de l'administration des postes.

La seule question que cette disposition ait soulevée est relative au poids de la lettre simple fixé au-dessous de 7 grammes et demi par les lois de 1827 et de 1829.

Le rapport du 5 juillet 1844 (1) proposait de n'apporter aucun changement à cet état de choses et n'adoptait pas l'élévation de ce poids à 10 grammes, ainsi que le demandait l'honorable M. de Saint-Priest.

Nous partageons cette opinion.

Les expériences auxquelles on peut se livrer sur le poids des lettres nous ont paru peu concluantes. Suivant la nature du papier, elles prouvent également ces deux faits : d'une part, qu'une lettre simple avec son enveloppe peut dépasser le poids de 7 grammes et demi; de l'autre, qu'en restant au-dessous de ce poids on peut facilement mettre plusieurs lettres sous le même pli.

L'annexe n° 18 donne le développement du nombre et de la taxe des lettres pesantes, ainsi que leur division suivant les progressions de poids : leur nombre total ne dépasse guère 7 p. 100 des lettres en circulation; presque toutes les lettres pesantes (84 p. 100) appartiennent à la première et à la seconde

---

(1) Rapport de M. Chégaray du 5 juillet 1844 (page 35)

progression; leur taxe moyenne est de 82 centimes et demi; elles produisent, pour la surtaxe seulement, et déduction faite de ce qu'elles auraient payé comme lettres simples, 2,300,000 fr. L'élévation du poids de la lettre simple à 10 grammes supprimerait la première progression et ferait perdre au Trésor près de 500,000 fr.

Il nous a paru d'ailleurs qu'en supposant même, ce qui n'est pas suffisamment démontré, que la limite de 7 gr. 1|2 pour la lettre simple soit un peu rigoureuse ; ce n'était pas au moment où les lettres pesantes vont elles-mêmes profiter de la réduction de taxe des lettres simples, qu'il fallait élever cette limite et ajouter un nouveau sacrifice aux pertes dont les produits des postes sont menacés.

Nous vous proposons donc de maintenir la législation actuelle : seulement, nous modifions la rédaction de l'art. 3 du projet, pour en mieux préciser la portée.

L'adoption d'une taxe de 15 centimes pour la première zone nous a conduits à apporter une modification à la loi du 27 brumaire an VIII (1),

---

(1) 1° Loi du 27 frimaire an VIII.

Art. 5.

« A dater du 1er germinal prochain, les lettres seront taxées « en francs et décimes, et il ne sera fait usage, dans tous les « bureaux de postes, pour la taxe des lettres, que des poids ré- « publicains. »

Art. 7. § 5.

« Toutes les fois que le poids des lettres et paquets donne- « ra lieu à une fraction de cinq centimes, il sera ajouté cinq

qui veut que toutes les lettres pesantes soient taxées en nombre entier de décimes.

Suivant cette loi, toutes les fois que la taxe d'une lettre pesante reste au-dessous d'un nombre entier de décimes, elle est élevée de cinq centimes. Cette mesure, qui ne peut se justifier que parce qu'elle apporte un peu plus de facilité dans le service, puisqu'elle n'est pas nécessaire pour le paiement, conduirait à une véritable exagération, quand il faudrait élever à 30 centimes, au lieu de 22 c. 1/2, la taxe des lettres de la première zone, dont le poids s'élèverait de 7 grammes et demi à 10 grammes. Ce serait en réalité supprimer, pour cette zone, la première progression, et procéder par double port, au lieu d'ajouter un demi-port en sus. Il y aurait là une aggravation à l'état actuel des choses, que nous avons voulu éviter. Tel est le but de l'art. 4 du projet de la Commission.

Des lettres adressées aux soldats ou marins.

La Chambre, nous n'en doutons pas, adoptera avec autant d'empressement que la Commission,

---

« centimes pour parvenir à la taxe en décimes conformément « à l'art. 5. »

2° Loi du 14 floréal an x.

Titre II. Art. 3. § 5.

(Même disposition que ci-dessus art. 3.)

3° Loi du 15 mars 1827.

Art. 3. § 4.

« Ces taxes continueront d'être perçues en décimes et sans « fractions de décimes, ainsi que cela est réglé par le cin« quième paragraphe de l'art. 7 de la loi du 27 frimaire « an VIII. »

l'article 5 du projet de loi qui réduit à 10 centimes la taxe des lettres adressées aux sous-officiers, soldats et marins (1).

Nous aurions voulu aller plus loin que le projet et appliquer cette même taxe réduite aux lettres envoyées aussi bien qu'aux lettres reçues.

C'est pour assurer la défense du pays, c'est au nom de la sûreté publique et de l'indépendance nationale, que la loi appelle des citoyens à quitter leur famille, à abandonner leurs affaires, et les tient éloignés de leur domicile ; il est juste que la loi leur assure un moyen facile, et à leur portée, de conserver des relations que commandent leurs

---

(1) Loi du 4 nivôse an v.

Art. 13.

« Toutes les lettres simples seulement, adressées aux mi-
« litaires sous les drapeaux, seront affranchies et ne paie-
« ront, quelque distance qu'elles parcourent, que *quinze cen-*
« *times* ou trois sols ; mais toutes celles qui n'auraient pas été
« affranchies seront assujetties aux taxes portées dans les
« autres articles du présent tarif. »

Décret du 9 février 1810 (inséré au *Bulletin des Lois* en 1843 seulement), 9e bulletin, nº 11,057.

Article premier.

« A compter de la publication du présent décret, le droit
« d' ffranchir, moyennant une taxe fixe, les lettres adressées
« aux militaires employés tant dans nos armées que dans les
« divisions de l'intérieur, ne sera accordé que pour les lettres
« destinées aux sous-officiers et soldats. »

Art. 2.

« Ce droit d'affranchissement sera, quelle que soit la distan-
« ce que les lettres auront à parcourir, de 25 centimes par
« lettre simple. »

affections ou leurs intérêts : la famille a au moins autant besoin de recevoir des nouvelles de celui de ses membres qui est absent et qu'elle sait exposé à des dangers, que de lui faire parvenir des lettres. A ce point de vue, la réciprocité dans la réduction de la taxe serait tout-à-fait désirable. Cette question, soulevée plus d'une fois, ne pouvait échapper à l'attention de votre Commission.

La facilité de la fraude est le seul obstacle qu'on oppose; mais il n'est malheureusement que trop sérieux. Comment être sûr, en effet, qu'aucun militaire ne deviendra un centre actif de correspondance frauduleuse, un bureau de poste clandestin dans sa garnison?

Dans notre vif désir de favoriser l'armée, nous avons voulu savoir s'il ne serait pas possible, au moyen de certaines formes rendues obligatoires, de prévenir le danger qu'on redoute; nous regrettions de supprimer l'usage dans la crainte de l'abus, et nous avons demandé, à cet égard, des renseignements à M. le Ministre des finances. Sa réponse nous a laissé peu d'espoir; il termine ses observations sur les moyens indiqués, par ces mots : « Toutes « ces difficultés et beaucoup d'autres que nous « passons sous silence, nous paraissent autant « d'obstacles qui rendent le projet recommandé « par la Commission à peu près impraticable. »

Nous ne nous sommes pas arrêtés devant cette réponse; nous avons voulu consulter l'expérience de M. le Ministre de la guerre, dans l'espoir que les connaissances spéciales qu'il a de l'organisation du service militaire lui suggèreraient quelque moyen échappé aux investigations de son collègue. Il a bien voulu se rendre dans le sein de la Commission, et,

plein d'une juste sollicitude pour le sort du soldat, il a joint ses efforts aux nôtres. Il n'a pas été plus heureux, et nous nous sommes trouvés contraints de renoncer à insérer notre pensée dans la loi.

Nous ne terminerons pas sur ce point sans faire remarquer du moins que le projet de loi améliore déjà beaucoup la situation actuelle des choses. Aujourd'hui une lettre adressée à un militaire coûte 25 centimes; la réponse, en moyenne, 43 centimes; ensemble pour les deux lettres, 68 centimes. Par le projet qui vous est soumis, cette dépense se trouvera réduite, d'une part à 10 centimes, de l'autre à 29 centimes, en tout 39 centimes, c'est-à-dire à près de moitié.

Envois de fonds ou d'objets précieux.

La taxe sur les envois de fonds ou d'objets précieux est fixée à 5 pour cent de la valeur, par l'article 15 de la loi du 5 nivôse an v (1): sa réduction à 2 pour cent (art. 6 du projet) n'a donné lieu à aucune objection. Cette mesure, réclamée depuis longtemps, touche, comme la précédente, aux in-

---

(1) Loi du 5 nivôse an v.

Art. 15.

« Le transport des espèces, valeurs métalliques et papier-
« monnaie, continuera d'avoir lieu à découvert par la voie de
« la poste, dans l'intérieur du territoire de la République et
« aux armées, à raison du port de *cinq pour cent*, payé d'a-
« vance en même nature que celle de l'envoi.

« En cas de perte, la somme à payer sera remboursée en
« mêmes espèces que celles déposées.

térêts de l'armée; elle a pour but aussi de dégréver les classes les plus nombreuses et les moins aisées de la société, d'une charge vraiment trop forte qui pèse aujourd'hui sur elles.

La Commission de 1844 a développé, dans son rapport déjà cité, les motifs qui démontrent l'équité et la convenance de cette réduction. La Chambre a sanctionné cette opinion par un vote, et, plus tard, la Commission du budget de 1846 (1) insistait près du Gouvernement, pour que le budget suivant fît droit à cette demande.

Sans entrer dans de plus grands développemens sur une question qui nous paraît jugée, nous dirons seulement qu'il résulte du tableau annexé à ce rapport sous le n° 19, que la moyenne du nombre des dépôts, dans les cinq dernières années, a été de 1,057,000, représentant une somme annuelle de 21,200,000 fr., et qu'ainsi il y a là une réduction d'environ 600,000 fr. à ajouter à celles dont nous avons déjà parlé. Le nombre des dépôts au-dessous de 10 fr. s'est élevé à 540,000 fr., et la somme qu'ils représentent à 4,190,000 fr.

Il ne nous reste plus à ce sujet qu'à appeler l'attention de la Chambre et du Gouvernement sur une question accessoire que la Commission a discutée.

Par application de la loi sur le timbre, et par suite de décisions prises en l'an VIII et en 1833, il est perçu un droit fixe de 35 c. pour quittance, sur tous les envois d'argent au-dessus de 10 fr.

(1) Voir le rapport du 18 juin 1845 sur les recettes de 1846.

Nous nous sommes demandé si c'était bien un droit de timbre pour quittance qu'il était équitable de percevoir. Sans doute le récépissé pris dans un bureau de poste représente l'argent qu'on y a versé ; mais en même temps c'est un bon payable à vue sur un autre bureau. N'est-ce donc pas plutôt un effet de commerce qu'une quittance, et ne devrait-on pas percevoir, par analogie, au lieu du droit fixe de 25 cent., le droit de timbre de dimension fixé à 15 cent., jusqu'à 300 fr., par la loi du 20 juillet 1837 ?

L'application de cette loi aurait pour conséquence, il est vrai, de faire payer un droit de timbre de 15 cent. pour les envois d'argent au-dessous de 10 fr., qui en sont exempts aujourd'hui ; mais on remarquera que ce droit de timbre, réuni au droit de 2 pour 100, ne dépassera jamais la somme de 25 cent., ce qui ne présente assurément rien d'exagéré.

Il en résulterait une compensation dans les produits, en sorte que la question fiscale ne présente aucun intérêt.

Nous aurions pu vous proposer immédiatement cette solution, s'il n'y avait pas toujours quelques inconvénients à résoudre des questions de cette nature isolément, et dans une loi qui traite de matières différentes. M. le Ministre des finances nous ayant fait connaître, d'ailleurs, que, dans le cours de la prochaine session, il se proposait de présenter aux Chambres quelques dispositions législatives sur le timbre et l'enregistrement, nous avons pensé que la mesure dont nous venons de parler, si elle devait être prise, trouverait mieux sa place dans ce projet que dans une loi sur la taxe des lettres.

Nous nous bornons, par ce motif, à recommander au Gouvernement l'examen de cette question.

Des contraventions et des peines.

Une législation, éprouvée par le temps (1), a consacré le privilège de l'administration des postes, déterminé les contraventions et réglé le mode de poursuites. La jurisprudence a successivement fixé tous les points incertains. Aujourd'hui, il n'y a plus rien d'imprévu, et les exceptions admises ont acquis la force de la chose jugée. Nous avons pensé par ces motifs qu'il était sage, quand on n'avait rien à changer au fond des choses, de ne pas formuler de définitions nouvelles, pour ne pas soulever des questions nouvelles aussi, et jeter, par cela même, de l'incertitude dans les esprits. Dans ce but, nous avons dégagé l'article 7 du projet de tout ce qui était étranger à la pénalité.

Quant à la pénalité, il nous a paru nécessaire de l'étendre et de la fortifier.

En effet, un fait nouveau s'est produit dans ces derniers temps, l'établissement des chemins de fer; et cette circonstance est de nature à favoriser singulièrement la fraude, à aggraver, à changer même quelquefois le caractère des contraventions. C'est un avertissement pour le législateur que le moment est venu d'élever les moyens de répression au niveau des nécessités nouvelles. Pour y parvenir, le projet de loi propose de porter l'amende à 1,000 francs si la contravention a lieu par la voie

---

(1) Voir l'arrêté du 27 prairial an IX.

d'un chemin de fer et si le nombre des lettres transportées en fraude dépasse 25.

Il nous a paru qu'au lieu de fixer ainsi un nombre arbitraire de lettres, au-dessus duquel la peine devrait être nécessairement augmentée, et d'enchaîner la conscience des magistrats par une amende invariable, il était préférable de se borner à élever le maximum de la peine, pour le cas où les délinquants se seraient servis des chemins de fer, et de laisser ainsi aux juges, appréciateurs compétents des circonstances de la contravention, la faculté de mesurer la répression sur la gravité du délit.

Conduits ainsi à modifier la pénalité, nous proposons d'abaisser à 100 francs le minimum de l'amende fixé à 150 francs par l'arrêté du 27 prairial an IX ; nous en élevons le maximum à 500 fr. pour les contraventions qui ont lieu par les moyens ordinaires; nous le portons à 1,000 francs si le transport a été effectué par la voie d'un chemin de fer.

Mais les fraudes commises par le moyen des chemins de fer peuvent l'être par des voyageurs ou par les agents mêmes de l'administration de ces chemins. Dans ce dernier cas, la culpabilité est plus grave; l'intérêt du Trésor à prévenir ou réprimer la fraude est plus sérieux : nous proposons d'élever alors le maximum de l'amende à 3,000 fr.

Enfin, l'activité nouvelle que les moyens de communication dont nous parlons peuvent donner à la fraude, exige aujourd'hui que la récidive, que ne prévoit pas l'arrêté de l'an IX, puisse être punie. Nous portons la peine au double, dans ce cas, et nous fixons à deux années l'intervalle de temps entre la première et la seconde condamnation pour caractériser la récidive.

Telles sont les modifications qu'a reçues l'article 7 du projet de loi.

Quant à l'article 8, les considérations que nous avons énoncées tout-à-l'heure justifient sa suppression.

L'arrêté du 27 prairial an IX (1) rend les entrepreneurs personnellement responsables des contraventions de leurs agents. Cette prescription, sans laquelle l'élévation des amendes deviendrait trop souvent illusoire, doit être maintenue et étendue aux concessionnaires des chemins de fer. Nous l'avons introduite dans le projet de la Commission, dont elle devient l'article 8.

De la franchise et du contre-seing.

La franchise et le contre-seing, nécessaires pour assurer la correspondance relative au service public des fonctionnaires de l'État, ont souvent été signalés comme une source de beaucoup d'abus.

Une ordonnance royale du 14 décembre 1825 en avait réglé l'usage et désignait les personnes admises à en profiter. Cette ordonnance a reçu successivement des modifications diverses qui ont amené un nouveau travail d'ensemble, et la matière est réglée aujourd'hui par l'ordonnance du 17 novembre 1844.

---

(1) Arrêté du 27 prairial an IX.

Art. 9.

« Les maîtres de postes, les entrepreneurs de voitures libres « et messageries, sont personnellement responsables des con- « traventions de leurs postillons, conducteurs, porteurs et « courriers, sauf leur recours. »

L'article 7 (1) de cette ordonnance reproduit une ancienne disposition en vertu de laquelle les lettres et paquets expédiés en fraude doivent être frappés d'une double taxe : c'est la seule peine, et encore n'est-elle pas écrite dans la loi, qui puisse atteindre aujourd'hui un abus tout-à-fait blâmable.

Il nous a paru qu'il y avait là, sous deux points de vue, une lacune dans la législation.

Et d'abord, est-ce bien par une simple ordonnance royale qu'il convient de déterminer les personnes appelées à jouir de la franchise et du contre-seing, et de régler les formes à suivre pour user de cette faculté?

La franchise et le contre-seing constituent l'exemption d'une charge publique qui ne peut être accordée que dans un intérêt de service légalement reconnu. Le principe de l'exemption doit donc être posé dans la loi. Sans doute, dans son application, les exigences du service peuvent amener un certain degré de mobilité qui ne permet pas au législateur de régler les détails et qui l'oblige à procéder, comme il en existe plus d'un exemple, par voie de délégation; mais, dans ce cas, c'est à des ordonnances royales rendues dans la forme des règlements d'adminis-

---

(1) Ordonnance du 17 novembre 1844.

Art. 7.

« Les lettres et paquets mentionnés dans les art. 5 et 6
« seront immédiatement envoyés, frappés de la double taxe,
« aux destinataires ; en cas de refus de paiement de cette
« double taxe, ils seront transmis au directeur de l'administra-
« tion des postes qui les fera renvoyer au fonctionnaire contre-
« signataire, lequel sera tenu d'en acquitter le double port. »

tration publique, et non pas à de simples ordonnances, que le soin de suppléer le législateur doit être confié.

Enfin les infractions à ces règlements ne sont-elles pas de véritables contraventions que la loi doit punir?

L'ordonnance de 1843 stipule un double port : cela nous a paru, pour la plupart des cas, une peine insuffisante, une répression complètement vaine. Nous proposons de punir les contrevenants d'une amende de 25 francs ; nous demandons que le recouvrement de cette amende soit opéré par voie de contrainte, afin d'éviter la nécessité de traduire les fonctionnaires publics devant les tribunaux pour obtenir une condamnation.

Tels sont les motifs qui ont déterminé votre Commission à introduire dans la loi une disposition nouvelle qui forme l'article 9 de son projet.

Des transactions.

Depuis l'ordonnance du 15 février 1843 (1), l'administration des postes est investie du droit de transaction. L'article 9 du projet de loi a pour but de consacrer ce droit dont votre Commission reconnaît l'utilité ; mais cet article va plus loin : par analogie

---

(1) Ordonnance du 19 février 1843.

Article premier.

« L'administration des postes est autorisée transiger, « avant comme après jugement, sauf l'approbation du Minis- « tre des finances, dans toutes les affaires contentieuses qu « concernent son service. »

avec ce qui se passe en matière de contributions indirectes (1), il propose de charger les inspecteurs des postes d'*instruire* et de *défendre* dans les instances, à porter devant les tribunaux.

Cette innovation nous a paru avoir plus d'inconvénients que d'avantages. Pourquoi charger les agents des postes d'attributions auxquelles la nature de leurs travaux ne paraît pas les avoir destinés? Les inspecteurs sont des agents essentiellement actifs, qu'il ne faut pas enlever à la surveillance incessante qu'ils doivent exercer, pour en faire des espèces d'officiers de police judiciaire, appelés à suivre les procès de l'administration des postes devant tous les tribunaux de police correctionnelle de leur département.

On s'appuie, pour justifier cette disposition, sur la crainte de conflits qui pourraient s'élever entre les membres du parquet et les agents des postes. Ce motif ne nous a pas paru sérieux. On ne cite aucun exemple de ces conflits, et d'ailleurs, de simples mesures administratives concertées, s'il y a lieu, entre les deux ministres compétents suffiront toujours pour éviter toute difficulté à cet égard. Quant à la désignation des agents appelés à exercer, sous l'approbation du Ministre des finances, le droit de transaction, c'est aussi un acte de simple administration sur lequel la loi n'a pas à statuer.

Nous avons amendé dans ce sens la proposition du Gouvernement, et nous nous bornons, dans

---

(1) Voir les articles 19 et 22 du décret du 5 germinal an XII.

l'art. 10 du projet de la Commission, à reproduire les termes de l'ordonnance de 1843.

Votre Commission, Messieurs, ainsi que nous l'avons dit en commençant, voulant que rien ne pût retarder le dépôt de son rapport, a écarté toutes les discussions qui ne se rattachaient pas directement aux questions soulevées par le projet de loi. Elle a décidé par ce motif que nous ne vous parlerions pas des difficultés qu'a fréquemment soulevées la législation relative au transport des imprimés : elles pourront devenir plus tard l'objet d'une discussion spéciale.

Il ne nous reste plus, en terminant, qu'à appeler l'attention de la Chambre et de M. le Ministre des finances sur la situation nouvelle que l'exécution de la loi pourra faire aux directeurs des bureaux à taxations. Ces agents sont rétribués aujourd'hui en proportion des recettes qu'ils réalisent. Leur traitement moyen s'élève à 800 fr. environ ; le taux moyen de leurs frais de régie et de loyers de bureaux est de 200 fr. Ce mode de rémunération fait descendre la moyenne des traitements, à mesure que les besoins du service amènent la création de bureaux nouveaux qui viennent réduire les circonscriptions existantes.

Ces traitements subiront une nouvelle diminution, si les développements que prendra la correspondance ne sont pas assez considérables pour couvrir les pertes qu'occasionneront la suppression du décime rural et la réduction des taxes. La situa-

tion des directeurs de bureaux de poste, déjà fort modeste pour le plus grand nombre d'entre eux, se trouvera encore amoindrie.

S'il en était ainsi, l'Administration aurait à pourvoir à ce qu'exigeraient l'équité et les intérêts bien entendus du service. Nous savons que cette préoccupation n'a pas échappé à M. le Ministre des finances, et nous nous en remettons avec confiance à sa sollicitude du soin de pourvoir aux nécessités qui viendraient à se produire.

Nous conclurons, Messieurs, en appelant de nouveau votre attention la plus sérieuse sur les intérêts du Trésor. Défions-nous des illusions qu'il est si facile de se faire sur les accroissements de la correspondance; ne perdons pas de vue qu'à mesure que le service se perfectionne, et que le nombre des lettres augmente, les dépenses de l'Administration des postes s'accroissent, en sorte que deux causes de réduction menacent le produit net. Dix mille communes n'ont pas reçu le service quotidien que la loi leur assure; le nombre des bureaux n'a pas encore tout le développement qu'exigent les besoins de la population : ce sont là des améliorations indispensables et que l'équité commande plus impérieusement encore qu'une réforme radicale.

L'Administration des postes verse aujourd'hui 19 millions au Trésor; prenons garde qu'au lieu d'être productive, elle ne devienne onéreuse à l'État; ne renonçons pas à une source légitime de revenus publics, et conservons ainsi les moyens de perfectionner un service qui laisse encore à désirer, sans imposer de nouveaux sacrifices au Trésor.

PROJET DE LOI.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

Article premier.

A partir du 1er janvier 1847, la taxe d'un décime établie par l'art. 2 de la loi du 3 juin 1829 sur les lettres recueillies ou adressées dans les communes où il n'existe pas d'établissement de poste, cessera d'être perçue.

Art. 2.

A partir de la même époque, le tarif contenu dans l'article premier de la loi du 15 mars 1827, sera remplacé, pour la perception de la taxe des lettres, par le tarif ci-après :

Pour les lettres simples et pour toute distance jusqu'à 20 kilomètres inclusivement........................ 1 décime.

Au-delà de 20 kilomètres jusqu'à 40.......... 2 —

Au-delà de 40 kilomètres jusqu'à 120.......... 2 —

Au-delà de 120 kilomètres jusqu'à 300........ 4 —

Au-delà de 360............................ 5 —

Art. 3.

Il n'est rien changé aux progressions fixées par l'art. 3 de la loi précitée, pour la perception des taxes établies en raison du poids des lettres, ni aux taxes actuellement perçues sur les lettres pour la même commune.

PROJET DE LOI.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Article premier.

Comme au projet.

Art. 2.

A partir de la même époque, le tarif de perception de la taxe des lettres simples sera réglé comme il suit :

Lettres *de* et *pour* la même commune, et lettres de commune à commune dans l'arrondissement du même bureau.	0 f.	10 c.
Lettres *de* et *pour* la même commune, toutes les fois que le nombre des distributions est au-dessus de cinq par jour, et lettre circulant de bureau à bureau, jusqu'à 40 kilomètres inclusivement.........	0	15
Lettres au-delà de 40 kilom. et jusqu'à 80 kilom.	0	20
— au-delà de 80 kilom. et jusqu'à 150 kilom.	0	30
— au-delà de 150 kilom. et jusqu'à 400 kilom.	0	40
— au-delà de 400 kilom.................	0	50

Art. 3.

Il n'est rien changé aux dispositions des lois et règlements qui déterminent le poids de la lettre simple et les progressions établies pour la perception des taxes sur les lettres d'un poids plus élevé.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

Art. 4.

Néanmoins, dans les communes où les lettres seront distribuées plus de cinq fois par jour, la taxe de la lettre simple sera portée à quinze centimes.

Art. 5.

Le port des lettres simples adressées aux sous-officiers, soldats et marins présents sous les drapeaux ou pavillons, est fixé à dix centimes, quelle que soit la distance que les lettres auront à parcourir. L'affranchissement sera facultatif.

Art. 6.

A partir également du 1er janvier 1847, la taxe à percevoir sur les envois de fonds ou sur la valeur des objets précieux confiés à la poste, sera fixée à deux pour cent du montant des envois ou de la valeur des objets.

Art. 7.

Le transport et la distribution des lettres et paquets de lettres, et des paquets de papier manuscrits du poids d'un kilogramme et au-dessous, continueront d'être exclusivement attribués à l'Administration des postes, sauf les exceptions ci-après énoncées :

En conséquence, il est défendu, à quelque personne que ce soit, de transporter ou distribuer aucune lettre ou paquet de papier spécifié dans le présent article, à peine d'une amende qui ne pourra être moindre de 150 fr. ni supérieure à 300 fr.

L'amende sera de mille francs quand les lettres transportées en contravention l'auront été par un chemin de fer et en nombre supérieur à vingt-cinq.

Dans tous les cas, les lettres seront saisies par les agents des postes ou les agents assermentés qui auront constaté la con-

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Supprimé.

Art. 4.

Pour la perception des taxes, toute fraction au-dessous de 5 centimes sera élevée à 5 centimes.

Art. 5.

Comme au projet.

Art. 6.

Comme au projet.

Art. 7.

Quiconque aura transporté ou distribué des lettres ou paquets dont le transport et la distribution sont exclusivement attribués par la législation existante à l'administration des postes, sera puni d'une amende de *cent* à *cinq cents francs*.

Cette amende pourra être portée à *mille francs* si le transport a été effectué par la voie d'un chemin de fer, et à *trois mille francs* si le contrevenant appartient à l'administration du chemin.

En cas de récidive dans les deux années de la première condamnation, l'amende pourra être élevée jusqu'au double.

travention, et il en sera disposé conformément à l'article 5 de l'arrêté du 27 prairial an IX.

Art. 8.

Sont exceptées des dispositions de l'article précédent :

1° Les lettres et papiers manuscrits qui intéresseraient directement les personnes qui en opéreront le transport, ou les maîtres de ces personnes, lorsqu'elles seront serviteurs gages;

2° Les lettres et papiers manuscrits qui accompagneront des paquets, caisses ou ballots confiés aux entreprises de messageries, roulage ou chemins de fer, quand ils se rapporteront uniquement à ces objets.

Art. 9.

L'inspecteur des postes, dans chaque département, instruira et défendra, sur les instances qui seront portées devant les tribunaux, sur les contraventions aux dispositions qui précèdent.

Il pourra transiger dans les affaires résultant de procès-verbaux de saisies de lettres ou de contravention ; mais ces transactions ne seront définitives qu'après l'approbation du Ministre des finances.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Supprimé.

Art. 8.

La responsabilité établie par la législation existante contre les maîtres de poste, les entrepreneurs de voitures libres et de messageries à raison des contraventions de leurs postillons, conducteurs, porteurs et courriers, sauf leur recours, sera appliquée aux concessionnaires de chemins de fer, à l'égard de leurs employés et préposés.

Art. 9.

Des règlements d'administration publique désigneront, avant le premier janvier 1847, les personnes admises à jouir de la ranchise et du contre-seing, et détermineront les formes à suivre pour en régler l'usage.

Toute contravention aux dispositions de ces règlements sera punie d'une amende de *vingt-cinq francs*, dont le recouvrement sera poursuivi par voie de contrainte.

Art. 10.

L'administration des postes pourra transiger avant comme après jugement sur toutes les contraventions prévues par la présente loi ; mais ces transactions ne seront définitives qu'après l'approbation du Ministre de finances.

PROJET DE LOI DU GOUVERNEMENT.

Art. 10.

Les lois et les règlements en vigueur concernant la taxe des lettres, celle des envois de fonds par la poste, et les contraventions relatives au transport des correspondances, continueront de recevoir leur exécution dans toutes celles de leurs dispositions qui ne sont pas contraires à la présente loi.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 11.

Comme l'article 10 du projet.

N. 8.

d'une taxe unique

à

NATURE Origine et Destination des Lettres.
Lettres *de*. . . et *pour* la mêm[e] commune et lettres de com- mune à commune dans l'ar- rond. du même bureau.
—de Paris pour Paris. . . .
—adressées aux militaires. .
—Étrangères. . . . .
—Colonies et pays d'outre-me[r]
TOTAUX. . .
Lettres de bureau à bureau.
TOTAUX. . .
TOTAUX GÉNÉRAUX. .

APPLICATION

20 centimes pour les Lettres de bureau à bureau,
circulation des Lettres en 1845.

[NU]MEROS des [R]ayons.	ÉTENDUE des Rayons.	TAXE de la lettre simple.	TAXE moyenne.	NOMBRE des LETTRES.	PRODUIT des TAXES.
»	»	»	» 10c »	12,550,000	1,255,000
»	»	»	» 15 »	8,550,000	1,282,000
»	»	»	» 16 »	920,000	92,000
»	»	»	» 45 »	6,667,000	3,000,000
»	»	»	» 32 »	995,000	318,000
			» 20 »	29,682,000	5,947,000
1	Tout le territoire	» 20	» 21 2	86,914,000	18,425,000
			» 21 2	86,914,000	18,425,000
			» 21 »	116.596.000	24.372,000

N. 9.

d'u

une zône de 40k 0

NATU

Origine et D

des Lett

Lettres *de*. . . et
commune et l
mune à comm

N. 18

Nos des Rayons.	TAXE de la lettre simple attribuée à chaque rayon.	LETTR circu NOMBRE de lettres.
	décimes.	
1er	2	1,732,530
2e	3	1,061,759
3e	4	810,904
4e	5	618,705
5e	6	363,77
6e	7	399,40
7e	8	229,34
8e	9	153,25
9e	10	170,09
10e	11	33,71
11e	12	4,64
Totaux....		5,578,1

Nota. L
pour les le
des année
Les lett

LETTRE DE BUREAU

Développement du nombre et de la taxe des lettres pesantes

NTES ance.		PREMIERE PROGRESSION : de 7 1/2 à 10 grammes (un port et demi).				DEUXIEME PROGRESSION : de 10 à 15 grammes (deux ports).			
r	TAXE moyenne	Proportion.	NOMBRE de lettres.	PRODUIT des taxes.	TAXE moyenne	Proportion.	NOMBRE de lettres.	PRODUIT des taxes.	TAXE moyenne
	fr. c.			fr.	fr. c.			fr.	fr. c.
16	» 36 6	43	744,988	223,496	» 30	51	883,590	353,436	» 40
98	» 61 0	53	350,374	175,187	» 50	50	530,870	318,522	» 60
76	» 82 7	31	251,380	150,828	» 69	41	332,471	265,976	» 80
66	1 01 6	32	197,986	158,388	» 80	50	309,353	309,353	1 »
93	1 14 8	40	145,508	130,957	» 90	46	167,335	200,802	1 20
00	1 38 8	35	139,793	153,772	1 10	50	199,705	279,587	1 40
29	1 55 9	37	84,859	101,830	1 20	48	110,087	176,139	1 60
36	1 83 9	30	45,977	64,367	1 40	49	75,096	135,154	1 80
72	1 94 6	36	61,235	91,852	1 50	49	83,340	166,696	2 »
41	2 03 5	46	15,509	26,365	1 70	48	16,184	35,604	2 20
08	2 28 3	40	1,859	3,344	1 80	50	2,323	5,575	2 40
35	» 82 5	36 56	2,039,468	1,280,386	» 62 7	4859	2,710,362	2,246,844	» 82 9

contenus dans ce tableau sont ceux qu'a produits le recensement opéré en 1841. Le temps
5 ; mais, d'après quelques relevés généraux, on est fondé à croire que les proportions entre
à 1841 fortifient cette opinion. — Le total des lettres de bureau à bureau pour la même
ne représentent que 7,20 % du total des lettres.

BUREAU

prés les divers

TROISIEME

de 15 à 20 gram

Pro-portio .	NOMBRE de lettre
4	69,3
11	116,7
16	129,7
10	61,8
8	90,4
9	
4	
13	
9	
2	
4	
8	

cor
di
né

(N° 116.)

Chambre des Députés.

SESSION 1846.

RAPPORT

FAIT

Au nom de la Commission chargée de l'examen du projet de loi tendant à distraire une section de la commune de Chalagnac pour la réunir à la commune d'Église-Neuve* (Dordogne),

PAR M. DARNAUD,

Député de l'Ariège.

Séance du 14 Avril 1846.

Messieurs,

La commune de Chalagnac, dans le département de la Dordogne, administre, à l'extrémité de son territoire, quatre hameaux qui avoisinent le chef-lieu de la commune de l'Église-Neuve, située dans le même canton et dans le même département.

* Cette Commission est composée de MM. Lenoble, Kœchlin, Pidancet, le comte de Mesgrigny, Goury, Darnaud, de Loynes, Bonnaire, le comte d'Etchégoyen.

Les habitants de ces hameaux désirent, depuis longtemps, être réunis à cette dernière commune, et ils ont formé, à cet égard, une demande régulière.

Leurs habitations, situées à l'extrémité de la commune de Chalagnac, touchent, pour ainsi dire, au village de l'Eglise-Neuve, dont elles paraissent, d'après leur position topographique, faire une dépendance naturelle.

Dans l'instruction à laquelle ce projet de réunion a donné lieu, conformément aux prescriptions de la loi du 18 juillet 1837, tous les avis se sont trouvés favorables à la demande dont s'agit.

Les relevés statistiques mis sous les yeux de votre Commission, établissent que la commune de Chalagnac possède une population de six cent quatre-vingt-seize habitants, un territoire de mille cinq cent vingt-six hectares et un revenu de 145 fr. en centimes additionnels. La délimitation nouvelle ne lui enlèvera que vingt-cinq habitants, soixante-sept hectares et 5 fr. de revenus en centimes additionnels. Il ne s'agit donc pour elle que d'une distraction sans importance, et à laquelle, quoi qu'en dise son conseil municipal, elle n'a aucune raison sérieuse de s'opposer.

La mesure projetée est avantageuse pour les deux communes, puisqu'elle rendra leur circonscription plus régulière et leur administration plus facile. Elle présentera notamment cet avantage, qu'en allégeant, pour les quatre hameaux dont il s'agit, la longueur du trajet qui les sépare du chef-lieu de leur commune, elle permettra aux enfants qui es habitent de profiter des bienfaits de l'instruction primaire.

Il était impossible à votre Commission, Messieurs, de ne pas donner son approbation à un projet de loi appuyé sur de tels motifs, et elle m'a chargé de vous en présenter l'adoption.

PROJET DE LOI.

Article premier.

Le polygone coté C au plan annexé à la présente loi est distrait de la commune de Chalagnac, canton de Vergt, arrondissement de Périgueux, département de la Dordogne, et réuni à la commune d'Eglise-Neuve, même canton.

En conséquence, la limite entre les communes de Chalagnac et d'Eglise-Neuve est fixée conformément au tracé du liseré A B teint en jaune au dit plan.

Art. 2.

Les dispositions qui précèdent auront lieu sans préjudice des droits d'usage et autres qui pourraient être respectivement acquis.

Les autres conditions de la distraction prononcée seront, s'il y a lieu, ultérieurement déterminées par une ordonnance du Roi.

(N° 117.)

Chambre des Députés.

SESSION 1846.

RAPPORT

FAIT

*Au nom de la Commission * chargée du projet de loi tendant à distraire les communes de Villardebelle et la Caunette du canton de Couija, pour les réunir au canton de Saint-Hilaire (Aude),*

PAR M. DARNAUD,

Député de l'Ariège.

Séance du 14 avril 1846.

MESSIEURS,

Deux communes rurales de l'arrondissement de Limoux, département de l'Aude, les communes de Villardebelle et de la Caunette, ont demandé à être distraites du canton de Couija dont elles dé-

* Cette Commission est composée de MM. Lenoble, Kœchlin, Pidancet, le comte de Mesgrigny, Goury, Darnaud, de Loynes, Bonnaire, le comte d'Etchégeyen.

pendent, pour être réunies au canton de Saint-Hilaire, même arrondissement.

Cette demande, sur laquelle une de ces communes a voulu, sans motif sérieux, revenir plus tard, est appuyée de l'avis favorable des autorités et des conseils électifs d'arrondissement et de département.

Il est facile de la justifier.

Il suffit, en effet, de jeter les yeux sur la carte du département de l'Aude, pour reconnaître que, par la situation des lieux et la configuration de leurs territoires, la nouvelle circonscription demandée pour les deux cantons, est de beaucoup préférable à celle qui existe actuellement.

Les communes dont s'agit, sont plus rapprochées de Saint-Hilaire que de Couija; les voies de communication qui les conduisent à Saint-Hilaire sont, à la fois, plus courtes et plus faciles ; aussi ces deux communes n'ont presque pas de relations avec Couija, tandis qu'elles en ont de très-actives avec Saint-Hilaire.

En les réunissant au canton Saint-Hilaire, celui de Couija ne saurait se plaindre, puisque ce dernier sera encore, malgré cette réunion, le plus considérable des deux, par son étendue et par sa population.

Au point de vue de l'administration de la justice, l'adoption de la mesure proposée ne peut présenter que des avantages. Elle aura pour résultat de rapprocher les justiciables de leurs juges; par suite, les investigations de la police judiciaire deviendront plus faciles, et l'action de la justice sera plus prompte et plus sûre.

En présence de ces considérations, Messieurs, votre Commission n'a pas hésité à accueillir le

projet de loi renvoyé à son examen ; et c'est en son nom, que j'ai l'honneur d'en proposer l'adoption à la Chambre.

PROJET DE LOI.

Article unique.

Les communes de Villardebelle et de la Caunette sont distraites du canton de Couija, arrondissement de Limoux, département de l'Aude, et réunies au canton de Saint-Hilaire, même arrondissement.

(N° 118.)

Chambre des Députés.

SESSION 1846.

RAPPORT

FAIT

*Au nom de la Commission * chargée d'examiner le projet de loi ayant pour but de modifier la loi du 4 juin 1842, en ce qui concerne l'emploi du produit de l'imposition qu'elle a autorisée dans le département de la Creuse,*

PAR M. ANDRÉ KŒCHLIN,

Député du Haut-Rhin.

Séance du 14 Avril 1846.

MESSIEURS,

En 1842, le département de la Creuse a été autorisé à s'imposer extraordinairement pendant 5 ans, à partir de 1843, cinq centimes additionnels, au principal des quatre contributions directes; mais

* Cette Commission est composée de MM. Lenobie, Kœchlin, Pidancet, le comte de Mesgrigny, Goury, Darnaud, de Loynes, Bonnaire, le comte d'Etchégoyen.

PROJET DE LOI.

Article unique.

Les communes de Villardebelle et de la Caunette sont distraites du canton de Couija, arrondissement de Limoux, département de l'Aude, et réunies au canton de Saint-Hilaire, même arrondissement.

(N° 118.)

Chambre des Députés.

SESSION 1846.

RAPPORT

FAIT

*Au nom de la Commission * chargée d'examiner le projet de loi ayant pour but de modifier la loi du 4 juin 1842, en ce qui concerne l'emploi du produit de l'imposition qu'elle a autorisée dans le département de la Creuse,*

PAR M. ANDRÉ KOECHLIN,

Député du Haut-Rhin.

Séance du 14 Avril 1846.

MESSIEURS,

En 1842, le département de la Creuse a été autorisé à s'imposer extraordinairement pendant 5 ans, à partir de 1843, cinq centimes additionnels, au principal des quatre contributions directes; mais

* Cette Commission est composée de MM. Lenoble, Kœchlin, Pidancet, le comte de Mesgrigny, Goury, Darnaud, de Loynes, Bonnaire, le comte d'Etchégoyen.

la route n° 9 ne devait être dotée sur ce produit qu'à raison du sixième des ressources réalisées.

D'après la délibération prise par le conseil général dans sa dernière session, ce mode de répartition ne serait plus en harmonie avec les besoins actuels de service, et qu'au contraire il serait indispensable que, pour l'avenir, la route n° 9 fût comprise dans le partage des fonds dans la même proportion que les autres routes.

Aucun nouveau sacrifice n'étant imposé aux contribuables, et le conseil général étant le meilleur juge de la quotité de la dotation à attribuer à chaque route, la modification réclamée ayant d'ailleurs l'avantage de rendre la loi de 1842 conforme à la législation nouvelle, votre Commission m'a chargé de vous proposer l'adoption du projet de loi, dont voici la teneur.

PROJET DE LOI.

Article unique.

La loi du 4 juin 1842, qui a autorisé le département de la Creuse à créer des ressources extraordinaires pour la construction des routes departementales nos 1, 3, 4, 6 et 9, est modifiée en celle de ses dispositions qui détermine la destination à donner à ces ressources.

L'emploi du produit de l'imposition autorisée par la dite loi sera désormais réglé, chaque année, sur la proposition du conseil général, par des ordonnances royales rendues dans la forme des règlements d'administration publique.

(N° 119.)

Chambre des Députés.

SESSION 1846.

RAPPORT

FAIT

Au nom de la Commission chargée de l'examen du projet de loi tendant à autoriser le département des Pyrénées-Orientales à contracter un emprunt et à s'imposer extraordinairement pour les travaux des routes départementales,*

PAR M. ANDRÉ KŒCHLIN,

Député du Haut-Rhin.

Séance du 14 avril 1846.

Messieurs,

Le département des Pyrénées-Orientales se trouve dans une position exceptionnelle, en ce que si sa surface est grande, ses voies et moyens sont faibles, car chaque centime prélevé sur les quatre contri-

* Cette Commission est composée de MM. Lenoble, Kœchlin, Pidancet, le comte de Mesgrigny, Goury, Darnaud, de Loynes, Bonnaire, le comte d'Etchégoyen.

butions directes ne rapporte que 10,000 fr.; il ne serait donc pas étonnant que le nombre des centimes additionnels imposés pour travaux de routes départementales fût élevé.

Toutefois, nous nous hâtons de le dire, c'est avec prudence que des routes ont été classées dans ce département.

Par une loi du 24 juin 1845, le département des Pyrénées-Orientales a été autorisé à s'imposer extraordinairement pendant cinq ans, à partir de 1846, 7 centimes.

Si ces ressources créées ne sont pas suffisantes, il est tout aussi certain que leur réalisation s'opère avec trop de lenteur pour que les travaux puissent être poussés avec une vigueur désirable.

C'est pour satisfaire à ce double besoin que le conseil général a demandé à faire un emprunt et à s'imposer supplémentairement pendant chacune des années 1847 et 1848 un centime et demi additionnel au principal des quatre contributions directes.

Cette nouvelle imposition porterait le nombre des centimes extraordinaires à 8 et demi pendant deux années seulement, pour les voir réduits à 7 centimes.

Cétte situation financière, ajoutée à l'utilité et à l'urgence des travaux, ont motivé la décision de votre Commission, qui m'a chargé de vous proposer l'adoption du projet de loi dont la teneur suit :

PROJET DE LOI.

Article premier.

Le département des Pyrénées-Orientales est autorisé, conformément à la demande que son conseil général en a faite dans sa session de 1845, à emprunter une somme de trente mille francs, applicable aux travaux des routes départementales actuellement classées.

L'emprunt aura lieu avec publicité et concurrence, à un taux d'intérêt qui ne pourra dépasser quatre et demi pour cent. Toutefois, le préfet du département est autorisé à traiter de gré à gré, avec la caisse des dépôts et consignations, à un taux qui ne soit pas supérieur à celui ci-dessus fixé.

Il sera pourvu au remboursement et au service des intérêts du dit emprunt ainsi qu'il est dit en l'article suivant.

Art. 2.

Le département des Pyrénées-Orientales est autorisé, conformément à la demande du conseil gé-

néral, à s'imposer extraordinairement, pendant chacune des années 1847 et 1848, un centime et demi additionnel au principal des quatre contributions directes, dont le produit sera affecté au remboursement de l'emprunt ci-dessus autorisé, et, pour le surplus, s'il y a lieu, aux travaux des routes départementales.

Le service des intérêts aura lieu au moyen des prélèvements sur les centimes facultatifs.

(N° 120.)

Chambre des Députés.

SESSION 1846.

RAPPORT

FAIT

Au nom de la Commission * *chargée de l'examen d'un projet de loi ayant pour objet d'autoriser le département de l'Indre à contracter un emprunt et à s'imposer extraordinairement, pour les travaux des routes départementales,*

PAR M. DE LOYNES,

Député du Loiret.

Séance du 14 Avril 1846.

MESSIEURS,

Une loi du 13 juin 1841 a autorisé le département de l'Indre à s'imposer extraordinairement, pendant cinq ans, à partir de 1842, quinze centimes additionnels, au principal des quatre contri-

* Cette Commission est composée de MM. Lenoble, Kœchlin, Pidancet, le comte de Mesgrigny, Goury, Darnaud, de Loynes, Bonnaire, le comte d'Etchégoyen.

butions directes, dont le produit devait être affecté aux travaux des routes départementales.

Cette imposition doit expirer à la fin de 1846, et, ainsi qu'on le prévoyait lorsqu'elle fut créée, elle est loin de pouvoir suffire à l'achèvement complet des routes départementales.

Ces voies de communication sont au nombre de seize dans le département de l'Indre : sur un développement de 562 kilomètres que présente leur longueur totale, 479 sont parvenues à l'état d'entretien; le reste est en lacune, et même, sur les parties terminées, quelques améliorations sont devenues indispensables.

L'exécution complète de l'ensemble de ces travaux exigerait plus d'un million, mais le département ne se dissimule pas qu'une si importante entreprise ne peut s'achever qu'avec lenteur, et il n'espère pas pouvoir la mener à fin avant un laps de douze années.

Le conseil général s'est occupé, dans sa dernière session, des moyens de faire face aux besoins les plus urgents. Il a d'abord reconnu qu'une somme de 500 mille francs pourrait satisfaire aux exigences les plus pressantes, et, dans l'impossibilité où se trouve le département de prélever sur ses ressources ordinaires autre chose que des sommes insignifiantes, le conseil a été contraint d'avoir recours à la création de ressources extraordinaires.

La voie de l'emprunt, combinée avec l'imposition extraordinaire, a été adoptée, et le conseil a demandé que le département soit autorisé à emprunter une somme de 500,000 fr., applicable aux travaux des routes, et à s'imposer extraordinairement, pendant douze ans à partir de 1847, 6 cen-

PROJET DE LOI.

Article premier.

Le département de l'Indre est autorisé, conformément à la demande que le conseil général en a faite dans sa session de 1845, à emprunter, à un taux d'intérêt qui ne pourra dépasser quatre et demi pour cent, une somme de *cinq cent mille francs*, qui sera exclusivement affectée aux travaux des routes départementales actuellement classées.

L'emprunt aura lieu avec publicité et concurrence. Toutefois, le préfet du département est autorisé à traiter directement avec la caisse des dépôts et consignations, à un taux d'intérêt qui ne soit pas supérieur à celui ci-dessus fixé.

Il sera pourvu au remboursement et au service des intérêts de l'emprunt au moyen des ressources indiquées en l'article ci-après.

Art. 2.

Le département de l'Indre est autorisé, conformément à la demande que le conseil général en a également faite dans la même session, à s'imposer

extraordinairement, pendant douze ans, à partir de 1847, six centimes un quart additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit sera affecté au remboursement et au service des intérêts de l'emprunt, et, pour le surplus, aux travaux des routes départementales.

Art. 3.

Les sommes à emprunter chaque année, leur emploi et celui de l'imposition extraordinaire, seront déterminés, sur la proposition du conseil général, par des ordonnances royales rendues dans la forme des règlements d'administration publique.



PROJ[illegible]

...e de l'examen d'un ...ojet d'autoriser le dé... e à contracter un emprunt ... extraordinairement pour les tra... ...es chemins vicinaux de grande communication.

PAR M. DE LOYNES,

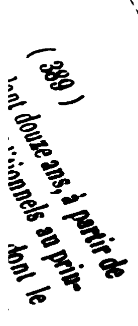
Député du Loiret.

Séance du 14 Avril 1846.

MESSIEURS,

Trente-neuf chemins vicinaux de grande communication ont successivement été classés dans le département de l'Indre. Leur développement présente une longueur totale de 788 kilomètres; mais

* Cette Commission est composée de MM. Lenoble; Kœchlin, Pidancet, le comte de Mesgrigny, Goury, Darnaud, de Loynes, Bonnaire, le comte d'Etchégoyen.



O kilomètres seulement sont parvenus à l'état
trétien, 485 sont encore en lacune, le reste
des améliorations plus ou moins urgentes,
élue à 2,051,500 fr., la dépense à laquelle
ait lieu l'exécution de l'ensemble de ces tra-

. . . .

ire face à une dépense aussi considérable,
er l'exécution de voies de communica-
ortantes, le département peut sans
quelques ressources : mais elles ne
ure à l'ensemble des travaux projetés ;
les centimes spéciaux du département, an-
nuellement votés par le conseil général, produi-
sent. 50,00f

Les prestations en nature.	98,000
Les centimes spéciaux des communes.	38,000
Le département peut donc affecter aux chemins une somme de.	186,000f

Mais la plupart des travaux sont urgents, l'in-
térêt du département exige qu'ils soient poussés
avec vigueur, et, si ces ressources étaient les seules
que le département pût réaliser, il faudrait presque
douze années pour la construction des chemins.

Aussi le conseil général de l'Indre, qui s'est oc-
cupé de cette affaire dans sa dernière session, a-t-
il reconnu la nécessité d'avoir recours à la créa-
tion de ressources extraordinaires ; il a demandé
que le département soit autorisé, pour hâter les
travaux des chemins vicinaux, à emprunter une
somme de 600 mille francs, et à s'imposer, pendant
douze ans, à partir de 1847, 9 centimes 3/4 addi-
tionnels au principal des quatre contributions di-
rectes ; le produit de cette imposition serait affecté

au remboursement et au service des intérêts de l'emprunt, aux travaux des chemins, dans la proportion suivante :

Produit de l'imposition		1,731,600f
1° Remboursement de l'emprunt	600,000f	
2° Intérêts	188,820	
3° Travaux	942,780	
Total égal		1,731,600f

Il serait sans doute à désirer, Messieurs, que le service des chemins vicinaux pût suffire à ses besoins au moyen des centimes spéciaux que la loi du 21 mai 1836 a créés ; dans un certain nombre de départements, ces ressources ont été reconnues insuffisantes en présence des développements de l'industrie et de l'agriculture qui exigent avant tout de nombreuses voies de communication. En des cas analogues, la Chambre a déjà autorisé plusieurs départements à créer des ressources extraordinaires au profit de leurs chemins. L'Indre nous paraît être, sous ce rapport, dans des conditions telles que le vote du conseil général semble devoir être favorablement accueilli.

La situation financière du département est d'ailleurs assez satisfaisante ; cette situation, j'ai eu l'honneur, Messieurs, de vous l'exposer avec détail dans le rapport que je vous soumets au sujet de la demande d'un autre emprunt voté par le conseil général, pour les travaux des routes départementales ; je n'ai donc pas à revenir sur ce point ; il suffit de rappeler que l'augmentation d'un centime dans les charges des contribuables ne paraît pas un motif suffisant pour ajourner

l'exécution des travaux que le département réclame depuis longtemps.

D'après ces considérations, Messieurs, votre Commission me charge de vous proposer l'adoption du projet de loi qui suit :

PROJET DE LOI.

Article premier.

Le département de l'Indre est autorisé, conformément à la demande que son conseil général en a faite dans sa session de 1845, à emprunter, à un taux d'intérêt qui ne pourra dépasser 4 et demi pour 100, une somme de six cent mille francs, qui sera exclusivement affectée aux travaux des chemins vicinaux de grande communication actuellement classés.

L'emprunt aura lieu avec publicité et concurrence; toutefois, le préfet du département est autorisé à traiter de gré à gré avec la caisse des dépôts et consignations, à un taux d'intérêt qui ne soit pas supérieur à celui ci-dessus fixé.

Il sera pouvu au remboursement et au service des intérêts de l'emprunt au moyen des ressources indiquées en l'article ci-après.

Art. 2.

Le département de l'Indre est autorisé, confor-

mément à la demande que le conseil général en a également faite dans la même session, à s'imposer extraordinairement, pendant douze ans, à partir de 1847, neuf centimes trois quarts additionnels au principal des quatre contributions directes.

Le produit de cette imposition, qui se percevra concurremment avec les centimes spéciaux dont les lois de finances autoriseront, chaque année, le recouvrement, sera consacré au remboursement et au service des intérêts de l'emprunt, et, pour le surplus, aux travaux des chemins vicinaux de grande communication.

Art. 3.

Les sommes à emprunter chaque année, l'emploi de ces sommes et celui de l'imposition extraordinaire seront déterminés, sur la proposition du conseil général, par des ordonnances royales rendues dans la forme des règlements d'administration publique.

(N° 122.)

Chambre des Députés.

SESSION 1846.

RAPPORT

FAIT

*Au nom de la Commission * chargée de l'examen d'un projet de loi ayant pour objet d'autoriser le département de la Vendée à contracter un emprunt et à s'imposer extraordinairement pour la construction d'un asyle d'aliénés,*

PAR M. DE LOYNES,

Député du Loiret.

Séance du 14 Avril 1846.

MESSIEURS,

Les aliénés du département de la Vendée sont aujourd'hui pour la plupart recueillis dans l'hospice de Fontenay; quelques uns sont placés dans l'hos-

* Cette Commission est composée de MM. Lenoble, Kœchlin, Pidancet, le comte de Mesgrigny, Goury, Darnaud, de Loynes, Bonnaire, le comte d'Etchégoyen.

pice de Bourbon-Vendée, mais ni l'un ni l'autre de ces établissements ne réunit les conditions propres à assurer, selon le vœu de la loi du 30 juin 1838, un service qui intéresse l'humanité non moins que la sûreté publique. Le quartier de Fontenay, notamment, n'est point assez étendu pour donner asyle à tous les aliénés qui devraient y être reçus, et, en outre, la mauvaise disposition des localités s'oppose à ce que les traitements divers, réclamés par l'état des malades, puissent être convenablement suivis.

Le conseil général, dans sa dernière session, s'est vivement préoccupé des moyens de mettre un terme à ce fâcheux état des choses qui, depuis plusieurs années déjà, avait appelé sa sollicitude, mais auquel la situation financière du département ne lui avait pas permis jusqu'ici de porter remède. Après avoir examiné les différents systèmes qui lui étaient proposés dans ce but, le conseil a reconnu que la construction d'un asyle spécial, au sein du département, était la meilleure mesure à adopter, tant au point de vue de l'intérêt départemental, que dans l'intérêt même du service qu'il est devenu indispensable d'améliorer.

La dépense de cette construction est évaluée à 400,000 fr. environ, y compris les acquisitions de terrains, l'achat du mobilier et la disposition d'un pavillon particulier qui serait destiné à recevoir des pensionnaires aisés et procurerait ainsi, au département, une ressource utile.

Les plans et devis de l'établissement ont été, en principe, approuvés par M. le Ministre de l'intérieur, sous la réserve de quelques modifications indiquées par le conseil des bâtiments civils.

L'insuffisance des ressources ordinaires a con-

traint le conseil général de recourir, pour faire face à la dépense, à la création de ressources extraordinaires, et il a demandé, en conséquence, que le département soit autorisé à contracter un emprunt de 260,000 fr., et à s'imposer extraordinairement 2 centimes et demi, de 1847 à 1854, et 2 centimes en 1855, dont le produit serait affecté tant au remboursement de l'emprunt qu'au complément de la dépense dont il s'agit.

Le produit de l'emprunt serait	260,000f	722,000f
Celui de l'imposition	462,000	
Le montant du remboursement	260,000	709,565
Des intérêts	50,740	
De la construction	398,825	
D'où résulte un excédant de la recette sur la dépense de		12,435f

La position financière du département de la Vendée ne fait point obstacle, Messieurs, à ce que la proposition du conseil général, d'une utilité incontestable d'ailleurs, puisse être accueillie.

Le département ne supporte, en effet, que dix centimes extraordinaires, dont cinq, créés par la loi du 24 juillet 1843 pour le remboursement d'un emprunt, prendront fin avec l'année 1846, et dont les cinq autres, autorisés par la loi du 9 juillet 1836 pour travaux de routes départementales, expireront en 1847. L'imposition nouvelle dont la création est demandée, n'aggravera donc pas, en définitive, les charges des contribuables ; tel est l'avis de M. le Ministre des finances.

Votre Commission me charge, Messieurs, de

vous proposer l'adoption du projet de loi ainsi formulé.

PROJET DE LOI.

Article premier.

Le département de la *Vendée* est autorisé, conformément à la demande que son conseil général en a faite dans sa session de 1845, à emprunter, à un taux d'intérêt qui ne pourra dépasser quatre et demi pour cent, une somme de *deux cent soixante mille francs*, qui sera exclusivement affectée à la construction d'un asyle départemental d'aliénés.

L'emprunt aura lieu avec publicité et concurrence; toutefois, le préfet du département est autorisé à traiter directement avec l'administration de la caisse des dépôts et consignations, à un taux d'intérêt qui ne soit pas supérieur à celui ci-dessus fixé.

Il sera pourvu au service des intérêts et au remboursement de l'emprunt au moyen des ressources créées par l'article ci-après.

Art. 2.

Le département de la *Vendée* est autorisé, con-

traint le conseil général de recourir, pour faire face à la dépense, à la création de ressources extraordinaires, et il a demandé, en conséquence, que le département soit autorisé à contracter un emprunt de 260,000 fr., et à s'imposer extraordinairement 2 centimes et demi, de 1847 à 1854, et 2 centimes en 1855, dont le produit serait affecté tant au remboursement de l'emprunt qu'au complément de la dépense dont il s'agit.

Le produit de l'emprunt serait	260,000f	722,000f
Celui de l'imposition	462,000	
Le montant du remboursement	260,000	709,565
Des intérêts	50,740	
De la construction	398,825	
D'où résulte un excédant de la recette sur la dépense de		12,435f

La position financière du département de la Vendée ne fait point obstacle, Messieurs, à ce que la proposition du conseil général, d'une utilité incontestable d'ailleurs, puisse être accueillie.

Le département ne supporte, en effet, que dix centimes extraordinaires, dont cinq, créés par la loi du 24 juillet 1843 pour le remboursement d'un emprunt, prendront fin avec l'année 1846, et dont les cinq autres, autorisés par la loi du 9 juillet 1836 pour travaux de routes départementales, expireront en 1847. L'imposition nouvelle dont la création est demandée, n'aggravera donc pas, en définitive, les charges des contribuables ; tel est l'avis de M. le Ministre des finances.

Votre Commission me charge, Messieurs, de

(N° 123.)

Chambre des Députés.

SESSION 1846.

RAPPORT

FAIT

Au nom de la Commission chargée de l'examen d'un projet de loi ayant pour objet d'autoriser le département de la Vendée à contracter un emprunt et à s'imposer extraordinairement pour les travaux des routes départementales,*

PAR M. DE LOYNES,

Député du Loiret.

Séance du 14 avril 1846.

MESSIEURS,

Les routes départementales actuellement classées dans le département de la Vendée sont loin de réunir, dans toutes leurs parties, les conditions d'une bonne viabilité.

* Cette Commission est composée de MM. Leneble, Kœchlin, Pidancet, le comte de Mesgrigny, Goury, Darnaud, de Loynes, Bonnaire, le comte d'Etchégoyen.

Sur un développement total de 232,800 mètres que présentent ces routes, 5,288 mètres sont encore en lacune, et 162,514 exigent, pour être amenés à l'état normal d'entretien, de grosses réparations, de nombreuses rectifications de pentes trop rapides et la construction d'importants ouvrages d'art.

La dépense intégrale de ces divers travaux est évaluée, par M. l'ingénieur en chef, à plus de 700 mille francs.

Le conseil général, dans sa dernière session, a reconnu que cette dépense était parfaitement justifiée, qu'elle n'était pas supérieure aux besoins réels, et que les intérêts du département commanderaient impérieusement d'y pourvoir dans un avenir peu éloigné; mais, quant à présent, il ne lui a pas paru sage d'entrer aussi largement dans la voie des améliorations et d'engager, pour un seul objet, le département dans des sacrifices considérables, au préjudice d'autres services également dignes de sollicitude.

Le conseil général s'est donc seulement proposé de satisfaire aux plus pressantes nécessités. Dans ce système, une somme de 260,000 fr. serait suffisante pour effectuer les travaux les plus indispensables.

L'examen des ressources ordinaires du département ne permet point de douter, Messieurs, de l'impossibilité où il se trouve de subvenir à cette dépense, même ainsi réduite, sans la création de ressources extraordinaires; aussi, le conseil général s'est-il vu contraint de demander que le département soit autorisé à contracter un emprunt de 177,000 francs, remboursable sur le produit d'une

imposition extraordinaire de 1 centime 1/2 pendant huit ans, à partir de 1847, et de 2 centimes en 1855.

Le produit de l'emprunt serait de	177,000 f.	« c.
Celui de l'imposition, de	294,000	«
Total	471,000	«

Le montant du remboursement sera de	177,000	«
Celui des intérêts, de	39,659	50
Il sera employé aux réparations des routes	259,383	«
Total	476,042	50

D'où résulte un excédant de dépense sur les recettes de 5,042 fr. 50 c.; mais cet excédant de dépenses doit être couvert, d'une part, au moyen du rabais qui sera obtenu sur les travaux, et, d'autre part, par le produit de l'imposition extraordinaire qui s'élèvera chaque année au-delà des prévisions.

La proposition du conseil général, tout insuffisante qu'elle est pour placer tout le système de la viabilité départementale dans les conditions normales de bon entretien, assurerait des améliorations qui, bien que partielles, n'en seraient pas moins accueillies par les populations comme un progrès véritable, et, à ce titre, votre Commission pense, Messieurs, qu'il y a lieu de l'accueillir.

La situation financière du département de la Vendée ne s'y oppose point, d'ailleurs; ainsi que j'ai eu l'honneur de vous le faire observer, Messieurs, en vous entretenant d'un projet relatif à la construction d'un asyle d'aliénés à Bourbon-Vendée, les con-

tribuables ne supportent aujourd'hui que dix centimes, dont cinq expireront en 1846 et cinq en 1847, de telle sorte que les ressources extraordinaires demandées pour l'asyle des aliénés, réunies à celles dont il s'agit, n'augmenteraient pas les charges actuelles dont le département est grevé.

D'après ces considérations, auxquelles adhère M. le Ministre des finances, Messieurs, j'ai l'honneur, au nom de la Commission, de vous proposer l'adoption du projet de loi suivant :

PROJET DE LOI.

Article premier.

Le département de la Vendée est autorisé, conformément à la demande que son conseil général en a faite dans sa session de 1845, à emprunter à un taux d'intérêt qui ne pourra dépasser quatre et demi pour cent, une somme de cent soixante-dix-sept mille francs exclusivement applicable aux travaux d'amélioration et de grosses réparations des routes départementales.

L'emprunt aura lieu avec publicité et concurrence.

Toutefois, le préfet du département est autorisé à traiter de gré à gré, avec la caisse des dépôts et consignations, à un taux d'intérêt qui ne soit pas supérieur à celui ci-dessus fixé.

Il sera pourvu au service des intérêts et au remboursement de l'emprunt au moyen des ressources indiquées par l'article ci-après.

Art. 2.

Le département de la Vendée est autorisé, conformément à la demande que son conseil général en a faite dans la même session, à s'imposer extraordinairement, pendant huit ans, à partir de

1847, un centime et demi additionnel au principal des quatre contributions directes, et deux centimes pendant l'année 1855, dont le produit sera exclusivement affecté, tant au service et au remboursement de l'emprunt ci-dessus autorisé, qu'aux travaux des routes départementales.

Art. 3.

Les sommes à emprunter, l'emploi de ces sommes et celui du produit de l'imposition, seront déterminés, chaque année, sur la proposition du conseil général, par des ordonnances royales rendues dans la forme des règlements d'administration publique.

(N° 124.)

Chambre des Députés.

SESSION 1846.

RAPPORT

FAIT

Au nom de la Commission chargée de l'examen d'un projet de loi ayant pour objet d'autoriser le département de la Vendée à contracter un emprunt et à s'imposer extraordinairement pour les travaux des chemins de grande et de petite communication,*

PAR M. DE LOYNES,

Député du Loiret.

Séance du 14 avril 1846.

MESSIEURS,

Les 14 chemins vicinaux de grande communication classés antérieurement à 1842 dans le département de la Vendée, sont dans un fort mauvais

* Cette Commission est composée de MM. Lenoble, Kœchlin, Pidancet, le comte de Mesgrigny, Goury, Darnaud, de Loynes, Bonnaire, le comte d'Etchégoyen.

état de viabilité. Les besoins de la circulation exigent impérieusement l'élargissement de quelques unes de ces lignes. D'aures ont subi une prompte détérioration et réclament des réparations urgentes.

La dépense de ces travaux est évaluée à 380,222 fr. 67 centimes.

Quant aux chemins vicipaux de grande communication classés postérieurement à 1842, leur situation est plus satisfaisante. Les communes ont répondu avec empressement à l'appel qui leur a été fait, et leur concours pécuniaire a tellement dépassé les prévisions, que le contingent du département, fixé aux 2/5es de la dépense totale de construction, présente aujourd'hui un déficit de 195,000 fr., déficit dont il y a presque lieu de se féliciter, puisqu'il atteste la puissance des efforts locaux. Cependant les nouvelles voies de communication dont il s'agit sont loin d'être achevées : il ne faudrait pas moins de dix années pour les terminer, si ces communes devaient continuer à contribuer dans la proportion des 3/5es, à une dépense dont le chiffre s'élève encore à 2,269,374 fr. Or, il importe essentiellement aux intérêts des populations que ce terme soit rapproché.

Le conseil général, dans sa dernière session, a recherché les moyensde pourvoir à ces diverses nécessités, il lui a paru que le départemeut devait, 1° supporter la moitié de la dépense jugée nécessaire pour améliorer les grandes lignes vicinales classées avant 1842; 2° couvrir le déficit imprévu de 195,000f; 3° porter des 2/5es à la 1/2, son contingent dans la dépense de construction des nouveaux chemins de

grande communication, lequel contingent s'élèverait dès lors, pour la totalité, à 1,194,000 fr.

La sollicitude du conseil général ne s'est pas seulement portée sur les lignes de grande communication; le système de la petite vicinalité lui a paru également appeler des efforts sérieux de la part du département.

Les chemins ordinaires classés au nombre de 767, offrent un développement de 1,855,773 mètres; mais 521,603 mètres seulement sont à l'état d'entretien. Les ressources votées par les communes pour entretenir et terminer ces chemins ne dépassent pas, année moyenne, 264,000 fr., en sorte qu'on ne pourrait en espérer l'achèvement complet avant 25 années sans une impulsion nouvelle et puissante.

Le conseil général, depuis plusieurs années déjà, s'était préoccupé de cet état de choses, et en 1844, il avait accordé un secours pour contribuer à la confection des travaux d'art; mais il a reconnu, l'année dernière, la nécessité d'entrer plus largement dans la voie de sacrifices qui tourneront, en définitive, au profit de la prospérité générale du département.

D'après les propositions du conseil, une somme de 900,000 fr. serait, à titre de concours départemental, affectée à la dépense de construction de chemins vicinaux ordinaires, sauf à déterminer plus tard ceux de ces chemins que leur importance permettrait de classer parmi les lignes de grande communication.

En résumé, Messieurs, il s'agit, pour le département de la Vendée, de faire face à une dépense intégrale de 2,479,000 fr. dans le double but de

remplir des engagements contractés et de hâter l'achèvement des lignes de grande et de petite vicinalité.

Pour réaliser une somme aussi considérable, le conseil général a été contraint de demander, vu l'état d'insuffisance des ressources ordinaires, que le département soit autorisé à emprunter 320,000 fr, et à s'imposer extraordinairement 3 centimes en 1847 et 8 centimes pendant dix ans, à partir de cette époque.

Au moyen du produit de ces ressources, combiné avec les centimes spéciaux créés par la loi du 21 mai 1836, et avec un reliquat de centimes extraordinaires autorisés par la loi du 9 juillet 1836, le département serait largement à même de satisfaire à toutes les nécessités, y compris le service des intérêts de l'emprunt.

Maintenant, Messieurs, la situation financière de la Vendée fait-elle obstacle à ce que la proposition du conseil général soit accueillie? Votre Commission ne le pense pas; les contribuables ne sont aujourd'hui grevés que de 10 centimes, dont la moitié doit expirer en 1846 et l'autre en 1847.

Il est vrai que le conseil général a déjà voté deux autres impositions extraordinaires, l'une de 1 centime et demi, pour la construction d'un asyle d'aliénés, l'autre de 2 centimes et demi pour les travaux des routes départementales; mais ces deux impositions, réunies à celle de 8 centimes, dont il est ici question, n'augmenteraient, en somme, que de 2 centimes les charges actuelles que supporte le département. Il résulte d'ailleurs, des documents fournis par M. le receveur général lui-même, que a perception de l'impôt a lieu dans tout e l'étendu e

du département avec la plus grande facilité et que les recouvrements y sont à peine arriérés d'un demi-douzième.

Sans doute, Messieurs, il est regrettable d'engager pour dix années l'avenir d'un département, surtout en vue d'une dépense à laquelle des ressources spéciales sont affectées par la loi de 1836; il serait fort à désirer qu'il fût possible de maintenir dans la limite de ces ressources le service des chemins vicinaux; mais la Chambre, en autorisant à diverses reprises un certain nombre de départements à créer pour ce service des ressources extraordinaires, a consacré un droit exceptionnel que le département de la Vendée croit pouvoir invoquer à juste titre.

Ce département ne compte, en effet, que cinq routes départementales, et le conseil général, par des motifs d'économie, ne croit pas devoir en classer un plus grand nombre; il en résulte qu'il ne pourrait doter son territoire de nouvelles voies de communication sans recourir au système de grande vicinalité, qui, au moins, fait participer les communes aux frais de construction et d'entretien.

Tout concourt pour démontrer que, dans le département de la Vendée, les progrès de l'agriculture et de l'industrie rendent nécessaire l'amélioration et le développement de la viabilité : aussi, Messieurs, votre Commission m'a-t-elle chargé de vous proposer l'adoption du projet de loi dont la teneur suit :

PROJET DE LOI.

Article premier.

Le département de la *Vendée* est autorisé, conformément à la demande que son conseil général en a faite dans sa session de 1845, à emprunter, à un taux d'intérêt qui ne pourra dépasser quatre et demi pour cent, une somme de *trois cent vingt mille* francs, qui sera exclusivement affectée aux travaux d'amélioration et d'achèvement des chemins vicinaux de grande communication actuellement classés.

L'emprunt aura lieu avec publicité et concurrence. Toutefois, le préfet du département est autorisé à traiter de gré à gré, avec la caisse des dépôts et consignations, à un taux d'intérêt qui ne soit pas supérieur à celui ci-dessus fixé.

Il sera pourvu au service des intérêts et au remboursement de l'emprunt au moyen des ressources autorisées par l'article ci-après.

Art. 2.

Le département de la *Vendée* est autorisé, conformément à la demande que son conseil général en a également faite dans la même session, à s'imposer

extraordinairement trois centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, en 1847, et huit centimes, pendant dix années, à partir du premier janvier 1848.

Le produit de cette imposition sera affecté :

1° Au service des intérêts et au remboursement de l'emprunt ci-dessus autorisé ;

2° Aux travaux des chemins vicinaux de grande communication actuellement classés.

Ces centimes extraordinaires seront recouvrés concurremment avec les centimes spéciaux, dont l'imposition sera annuellement autorisée par les lois de finances, conformément à l'art. 12 de la loi du 21 mai 1836.

Art. 3.

Les sommes à emprunter, l'emploi de ces sommes et celui du produit de l'imposition, seront déterminés chaque année, sur la proposition du conseil général, par des ordonnances royales rendues dans la forme des règlements d'administration publique.

(N° 125.)

Chambre des Députés.

SESSION 1846.

RAPPORT

FAIT

*Au nom de la Commission * chargée de l'examen d'un projet de loi ayant pour objet d'autoriser le département des Landes à s'imposer extraordinairement pour les travaux des chemins vicinaux de grande communication,*

PAR M. DE LOYNES,

Député du Loiret.

Séance du 14 Avril 1846.

MESSIEURS,

Le conseil général du département des Landes s'était préoccupé, dans sa session de 1844, de la situation des chemins vicinaux de grande commu-

* Cette Commission est composée de MM. Lenoble, Kœchlin, Pidancet, le comte de Mesgrigny, Goury, Darnaud, de Loynes, Bonnaire, le comte d'Etchégoyen.

nication. Il avait, dès cette époque, demandé que le département fût autorisé à s'imposer pendant dix années, à partir de 1848, 4 centimes extraordinaires applicables aux travaux que réclament encore ces chemins ; mais ce vote ayant paru prématuré, il n'y a pas été donné cours.

Renouvelé dans la dernière session du conseil général, ce vote exprime l'impatience avec laquelle le conseil et les populations en attendent la sanction législative.

L'utilité de la mesure proposée ne saurait être contestée.

Les chemins vicinaux de grande communication actuellement classés dans le département des Landes sont au nombre de 23, et présentent un développement total de 848,971 mètres; mais ils sont loin d'être terminés; les parties seulement terrassées comprennent une étendue de 233,827 mètres, et 396,062 sont en lacunes.

D'après les évaluations de M. l'agent-voyer en chef, il ne faudrait pas moins de 1,995,761 francs pour faire face à la dépense d'achèvement, à partir du 1er janvier 1848, et cette dépense, augmentée des frais d'entretien des parties successivement achevées, s'élèverait à 2,559,146 francs.

Le conseil général, après avoir reconnu que la situation des ressources ordinaires propres à la grande vicinalité ne permettrait pas de réaliser une somme aussi considérable avant 17 années, a compris la nécessité de recourir à la voie d'une imposition extraordinaire pour rapprocher l'époque où un vaste réseau de voies de communications vicinales, amené à l'état normal d'entretien, aiderait puissamment au développement de l'agriculture,

du commerce et de la prospérité générale du département.

Au moyen de l'imposition demandée par le conseil, ces avantages pourraient être assurés dans un espace de dix années, c'est-à-dire sept ans plus tôt qu'ils ne seraient obtenus si un sacrifice nouveau n'était pas réclamé des populations.

Ce sacrifice, Messieurs, porterait donc d'heureux fruits, et, loin d'être repoussé comme une charge, il est appelé par les contribuables comme un bienfait ; il ne serait d'ailleurs pour eux que la continuation d'une partie des sept centimes extraordinaires qu'ils supporteront jusqu'en 1847, en vertu de la loi du 24 avril 1842, pour le remboursement d'un emprunt précédemment appliqué aux routes départementales.

Il est vrai que le conseil général a encore demandé, dans sa dernière session, une imposition de trois centimes extraordinaires, pour les mêmes routes, à partir de 1848; mais, à cette époque, l'effet de la loi de 1844 devant cesser, ainsi que je viens de le dire, la situation des ressources extraordinaires ne serait pas, en définitive, aggravée.

L'avis de M. le Ministre, en date du 17 février dernier, annonce que le département des Landes supporte en ce moment sept centimes extraordinaires qui prennent fin en 1847 ; que le rapport du total de l'impôt foncier au revenu territorial, constaté en 1820, n'y dépasse pas la proportion moyenne ; que les frais de poursuite y sont élevés et les recouvrements un peu en retard. Cependant, ajoute M. le Ministre, comme l'imposition de quatre centimes, dont il s'agit, ne commencera qu'après l'expiration de celle de sept centimes qui pèse ac-

tuellement sur le département, je pense qu'il peut être donné suite à la délibération du conseil général.

Votre Commission, Messieurs, partageant cet avis, me charge de vous proposer de sanctionner le projet de loi ainsi conçu :

PROJET DE LOI.

Article unique.

Le département des *Landes* est autorisé, conformément à la demande que son conseil général en a faite dans sa session de 1845, à s'imposer extraordinairement, pendant dix ans, à partir du 1er janvier 1848, 4 cent. additionnels au principal des quatre contributions directes, pour les travaux d'achèvement des chemins vicinaux de grande communication actuellement classés.

Cette imposition se percevra concurremment avec les centimes spéciaux dont l'assiette sera annuellement autorisée par la loi de finances, en vertu de l'art. 12 de la loi du 21 mai 1836.

(N° 126.)

Chambre des Députés.

SESSION 1846

RAPPORT

FAIT

Au nom de la Commission chargée d'examiner le projet de loi ayant pour objet d'autoriser le département de l'Yonne à s'imposer extraordinairement, pour les travaux des routes départementales,*

PAR M. DE MESGRIGNY,

Député de l'Aube.

Séance du 14 avril 1846.

Messieurs,

Une loi du 6 août 1839 a autorisé le département de l'Yonne à s'imposer extraordinairement pendant six ans, à partir de 1841, dix centimes addition-

* Cette Commission est composée de MM. Lenoble, Kœchlin, Pidancet, le comte de Mesgrigny, Goury, Darnaud, de Loynes, Bonnaire, le comte d'Etchégoyen.

nels au principal des quatre contributions directes, dont le produit devait être affecté aux travaux des routes départementales. Cette imposition doit prendre fin en 1846.

Malgré l'économie qui a présidé à l'emploi de ces ressources, elles n'ont pu suffire au complet achèvement des routes départementales. Quelques nouvelles routes ont été classées depuis que la loi a été rendue; et, en second lieu, la répartition des fonds entre les divers arrondissements du département, répartition dont le conseil général avait en quelque sorte fait une condition de son vote lors de la création des ressources extraordinaires, a eu pour résultat de les disséminer sur un trop grand nombre de routes à la fois.

Ces voies de communication, au nombre de 27, présentent une longueur de 781 kilomètres. 542 sont parvenues à l'état d'entretien, 129 sont en lacunes, le reste exige des améliorations plus ou moins urgentes. La somme présumée nécessaire pour l'exécution de tous ces travaux serait d'environ 2,285,000 fr. Dans ce chiffre sont compris les frais de construction de la route de *Villevalier à Courtenay*, route qui n'est pas encore classée.

Dans la délibération du 27 août 1845, contenant demande de création de ressources extraordinaires pour l'achèvement et la rectification des routes départementales, le conseil général n'a fait aucune mention des routes qui seraient classées à l'avenir.

Dans le tableau fourni par M. l'Ingénieur en chef, la route non encore classée de Villevalier à Courtenay figure au nombre de celles qui doivent participer au partage des ressources à réaliser. L'allocation demandée s'élève à 100,000 fr. Cependant le

produit de l'imposition extraordinaire votée par le conseil général, ne devant pas même pouvoir suffire à couvrir les dépenses des routes classées, ne serait-ce pas la réduire, que de la grever d'une route nouvelle? M. le Ministre de l'intérieur, qui avait observé cette différence entre la délibération du conseil général et le tableau fourni par M. l'Ingénieur en chef, en a fait la remarque à M. le Préfet de l'Yonne, qui lui a répondu le 24 janvier 1846 « qu'il est toujours entré dans la pensée du con-« seil général que le nouvel impôt demandé s'ap-« pliquât non-seulement aux routes déjà classées, « mais encore à la route dont le classement était sol-« licité, et que cette volonté était exprimée en ter-« mes formels dans sa délibération de 1844 ; qu'au-« surplus, ce qui lève toute espèce de doute à cet « égard, c'est que dans, la même séance, le conseil « général, après avoir voté la prolongation de l'im-« position extraordinaire de dix centimes, a, par « une délibération spéciale, demandé de nouveau « le classement de la route Villevalier à Courtenay, « en se fondant sur ce qu'elle faisait partie des prévi-« sions qui avaient déterminé le vote de l'impôt. »

Le département se trouve dans l'impossibilité de faire face à une dépense aussi considérable au moyen de ses ressources ordinaires. Elles sont en effet absorbées par des services départementaux d'une égale importance. Aussi le conseil général s'est-il occupé dans sa dernière session, ainsi qu'il l'avait fait en 1844, des moyens d'achever ses routes départementales.

Le prolongement de l'impôt autorisé par la loi du 6 août 1839 a été demandé pendant huit années à partir de 1847.

Le produit de cette imposition s'élèvera à 2 millions de francs, et en y ajoutant les sommes qu'il sera possible au département de prélever sur les ressources ordinaires, il pourra achever les voies de communications départementales.

La situation financière du département de l'Yonne est loin de s'opposer à cette mesure : M. le Ministre des finances, consulté par son collègue de l'intérieur, dit, dans sa lettre du 22 décembre 1845, que le département de l'Yonne supporte en ce moment dix centimes extraordinaires ; mais que, comme ils cesseront en 1846, le nouvel impôt ne serait que la continuation de celui qui existe actuellement ; que les recouvrements sont au courant, et les frais de poursuite peu élevés, et que, dans cet état de choses, il pense que l'on peut donner suite à la demande du conseil général.

Votre Commission, Messieurs, n'a donc pas d'objections sérieuses à faire au projet présenté ; elle regrette seulement que les départements votent des fonds pour des routes non encore classées, dans l'espoir d'obtenir le classement plus tard, et que l'on engage l'avenir pour un aussi long temps. Cependant, considérant que le département de l'Yonne n'a pas d'autres impositions extraordinaires, et qu'en 1855, c'est-à-dire au bout de huit années pendant lesquelles on percevra ces dix cent., le département de l'Yonne jouira d'un système de routes départementales satisfaisant, me charge de vous proposer l'adoption pure et simple du projet de loi dont la teneur suit :

PROJET DE LOI.

Article unique.

Le département de l'*Yonne* est autorisé, conformément à la demande que son conseil général en a faite dans sa session de 1845, à s'imposer extraordinairement, pendant huit ans, à partir de 1847, dix centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit sera affecté aux travaux des routes départementales actuellement classées, et à la construction de la route de Villevalier à Courtenay dont le classement est projeté.

L'emploi du produit de cette imposition sera déterminé, chaque année, sur la proposition du conseil général, par des ordonnances royales rendues dans la forme des règlements d'administration publique.

(N° 127.)

Chambre des Députés.

SESSION 1846.

RAPPORT

FAIT

*Au nom de la Commission * chargée d'examiner le projet de loi ayant pour objet d'autoriser le département de la Moselle à s'imposer extraordinairement pour les travaux des routes départementales,*

PAR M. DE MESGRIGNY,

Député de l'Aube.

Séance du 14 Avril 1846.

MESSIEURS,

Une loi du 16 juillet 1843 a autorisé le département de la Moselle à s'imposer extraordinairement pendant trois années, à partir du 1er janvier 1844,

* Cette Commission est composée de MM. Lenoble, Kœchlin, Pidancet, le comte de Mesgrigny, Goury, Darnaud, de Loynes, Bonnaire, le comte d'Etchégoyen.

cinq centimes additionnels, au principal de la contribution foncière, pour travaux d'amélioration et de grosses réparations des routes départementales.

Cette imposition expirera avec l'année 1846; et cependant tous les travaux seront bien loin encore d'être achevés à cette époque. Il résulte du rapport de M. l'Ingénieur en chef du département, en date du 13 janvier 1846, que, sur une longueur totale de 347,112 mètres que présente l'ensemble des routes départementales classées, 13,500 mètres restent en lacunes, et 111,584 mètres exigent des améliorations importantes, dont la dépense intégrale, y compris l'achèvement des lacunes, s'élèvera à la somme de 645,162 fr. 91 c.

Le conseil général, dans sa session de 1845, s'est ému de cet état de choses; et, considérant que plusieurs de ces travaux sont urgents, et que les routes départementales ne peuvent être considérées comme amenées à un état de viabilité convenable que quand leurs chaussées auront été partout ramenées à un état normal, et qu'on aura adouci les pentes trop difficiles à franchir, et parfois dangereuses, qui s'y rencontrent, pense qu'il y a lieu de demander la continuation de l'imposition extraordinaire; mais il ne pense pas qu'il convienne de fixer dès à présent, et d'une manière irrévocable, les crédits qui seront ultérieurement affectés à chacun des travaux énoncés dans le rapport de M. l'Ingénieur en chef; il juge préférable de laisser au conseil général quelque latitude à cet égard, afin qu'il puisse, à chaque session, et sans être gêné par les fixations antérieures, répartir ses

ressources selon les besoins qui seront alors reconnus les plus urgents.

Il demande, en conséquence, la continuation, seulement pour cinq années à partir du 1er janvier 1847, d'une imposition extraordinaire de 5 centimes à la contribution foncière, pour les produits en être affectés aux travaux neufs ou de restauration, dont l'urgence est reconnue dès à présent et indiquée ci-après :

Constructions de la lacune de la route départementale n° 2, entre Saint-Avold et la frontière, vers Sarrelouis, ci........................	145,000 f.
Rectifications des côtes dangereuses de la route départementale n° 6, de Sarreguemines à Bitche	140,500
Restaurations indispensables aux chaussées, et adoucissements des côtes des autres routes départementales...	121,000
Dépenses diverses..............	16,000
Total.................	422,500

Le produit des 5 centimes sur la contribution foncière ne produit annuellement que 84,577 francs; il faudrait donc près de huit ans pour compléter le paiement de la dépense totale demandée par l'ingénieur en chef; mais le conseil général a pensé qu'il suffirait de demander la continuation de l'imposition pour cinq ans, et d'en employer le produit s'élevant pour les cinq années à environ 422,500 fr. aux travaux les plus urgents indiqués ci-dessus. Cette détermination sage du conseil général qui ne veut pas engager l'avenir, a été approuvée par M. le Préfet, qui donne un avis conforme à la déli-

bération du conseil. En effet, voici la position financière du département de la Moselle.

Le conseil général vote chaque année le maximum des centimes facultatifs autorisé par les lois de finances. Le produit de cinq centimes est de 103,000 francs et suffit à peine pour subvenir aux dépenses les plus indispensables. Aussi le département a-t-il été obligé d'ajourner en 1847 des travaux dont l'urgence est reconnue, parce que sur les ressources de 1844, 1845 et 1846 il a fallu prélever une somme de 75,000 francs pour payer sa part contributive dans les frais de contribution d'un pont sur la Moselle, à Thionville.

Au 1er janvier 1847, le département aura rempli tous ses engagements, mais sur les ressources de la deuxième section du budget évaluée à . 106,000 fr.

Il faudra prélever :

1° Chapitre 17, complément des routes départementales. .	15,000 fr.	
2° Chapitre 19, encouragements et secours annuels.	36,000	
3° Chapitre 21, dépôt de mendicité.	18,000	78,000
4° Chapitre 22, complément de la dépense des enfants trouvés.	4,000	
Id. des aliénés.	1,000	
Pour dépenses diverses.	4,000	
Il restera donc annuellement.		28,000

et le département aura à pourvoir aux constructions et reconstructions des casernes de gendarmerie de *Sierck, Marslatour, Circourt, Metz, Sarreguemines,* qui s'élèveront à la somme de 185,000 fr. ; il faudra donc

les recettes de sept années pour faire face à ces dépenses.

Il ne supportera en centimes extraordinaires que les cinq centimes additionnels à la contribution foncière pour les travaux des routes départementales.

La proposition du conseil général paraît donc (en raison de son évidente utilité) devoir être accueillie; la situation financière du département est des plus satisfaisantes; M. le Ministre des finances, consulté par son collègue de l'intérieur, répond le 15 décembre 1845 que le département ne supporte en ce moment sur la contribution foncière, que les cinq centimes additionnels qui doivent cesser en 1846. Que la contribution demandée ne serait que la continuation de celle qui se perçoit aujourd'hui, que les recouvrements sont dans un état satisfaisant, et que les frais de poursuites sont au-dessous de la proportion moyenne.

D'après ces considérations, Messieurs, votre Commission a l'honneur de vous proposer, par mon organe, l'adoption pure et simple du projet de loi dont la teneur suit.

PROJET DE LOI.

Article premier.

Le département de la Moselle est autorisé, conformément à la demande que son conseil général en a faite dans sa session de 1845, à s'imposer extraordinairement, pendant cinq années, à partir du 1er janvier 1847, cinq centimes additionnels au principal de la contribution foncière, dont le produit sera exclusivement affecté aux travaux d'achèvement et d'amélioration des routes départementales classées.

Art. 2.

L'emploi du produit de l'imposition ci-dessus autorisée sera déterminé, chaque année, sur la proposition du conseil général, par des ordonnances royales rendues dans la forme des règlements d'administration publique.

(N° 128.)

Chambre des Députés.

SESSION 1846.

RAPPORT

FAIT

Au nom de la Commission chargée de l'examen du projet de loi tendant à autoriser la ville d'Agen (Lot-et-Garonne) à contracter un emprunt de 250,000 fr. pour un abattoir et un cimetière,*

PAR M. LE COMTE D'ETCHEGOYEN,

Député des Landes.

Séance du 14 avril 1846.

Messieurs,

Le conseil municipal d'Agen (Lot-et-Garonne) avait, depuis longtemps, porté sa sollicitude sur la nécessité de doter la ville de deux établissements

* Cette Commission est composée de MM. Lenoble, Kœchlin, Pidancet, le comte de Mesgrigny, Goury, Darnaud, de Loynes, Bonnaire, le comte d'Etchégoyen.

d'utilité publique qui réuniraient toutes les conditions voulues pour la destination à laquelle ils doivent être affectés.

L'un de ces établissements est l'abattoir. Celui que la ville possède laisse beaucoup à désirer sous le rapport de sa situation et des dispositions du bâtiment, et il ne peut plus être conservé dans cet état sans de notables inconvénients. En conséquence, l'acquisition d'un terrain situé hors de l'enceinte, et cependant à proximité de la ville, a été projetée pour construire un nouvel abattoir. Cet emplacement contient en superficie 12,378 mètres, et a été estimé 16,296 fr. Les frais de construction sont évalués à 155,000 fr.

L'établissement d'un autre cimetière, à la place des deux existant à Agen, est aussi l'objet des vœux émis par le conseil municipal. Ces deux cimetières, en effet, sont placés dans l'intérieur de la ville, contrairement aux dispositions formelles de la loi. A cette grave considération se joint le désavantage de la situation de l'un de ces lieux de sépulture, placés dans un endroit bas et humide. D'ailleurs, indépendamment de ces motifs de salubrité publique, qui nécessitent la translation, elle va devenir d'autant plus indispensable qu'une partie de l'emplacement doit être occupée par le chemin de fer projeté de Toulouse à Bordeaux. Le nouveau terrain dont on a fait choix, est d'une contenance de 3 hectares 25 ares 76 centiares. Une somme de 70,000 fr. serait affectée tant à l'acquisition du fonds qu'aux travaux de clôture.

En résumé, toutes ces dépenses s'élèveraient à 250,000 fr. Le conseil municipal, par ses délibérations des 27 janvier et 4 mai 1844, et 22 novem-

bre 1845, a demandé que la ville fût autorisée à emprunter cette somme.

Cette affaire, Messieurs, a été instruite d'une manière régulière par l'autorité compétente qui, après avoir reconnu l'utilité des projets de la ville d'Agen et la convenance de l'emprunt sollicité, l'a approuvé en principe, en disposant toutefois que le remboursement aurait lieu en neuf années, à partir de 1849 ; que l'emprunt serait fait soit avec publicité et concurrence, soit directement de la caisse des dépôts et consignations, et à un intérêt qui ne pourra dépasser 4 et demi pour cent.

Votre Commission, Messieurs, m'a chargé d'avoir l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi présenté par le Gouvernement.

PROJET DE LOI.

—

Article unique.

La ville d'*Agen* (Lot-et-Garonne) est autorisée à emprunter, soit avec publicité et concurrence, soit directement de la caisse des dépôts et consignations, à un intérêt qui ne pourra dépasser quatre et demi pour cent, une somme de *deux cent cinquante mille francs*, destinée à pourvoir aux dépenses d'établissement d'un abattoir et d'un nouveau cimetière, et remboursable en neuf années, à partir de mil huit cent quarante-neuf, au moyen de ses revenus ordinaires.

(N° 129.)

Chambre des députés.

SESSION 1846.

RAPPORT

FAIT

Au nom de la Commission chargée de l'examen du projet de loi tendant à autoriser le département des Landes à s'imposer extraordinairement pour les travaux des routes départementales,*

PAR M. LE COMTE D'ETCHÉGOYEN,

Député des Landes.

Séance du 14 avril 1846.

MESSIEURS,

Un réseau de 12 routes départementales existe dans les Landes. Ces voies de communication ont une longueur totale de 341,033 mètres, dont 157,762 seulement pourront être livrés à l'état d'entretien au 1er janvier 1848. Le rétablissement des lacu-

* Cette Commission est composée de MM. Lenoble, Kœchlin, Pidancet, le comte de Mesgrigny, Goury, Darnaud, de Loynes, Bonnaire, le comte d'Etchégoyen.

nes devra avoir lieu dans une étendue de 56,450 mètres. Les travaux à exécuter, pour le surplus, consisteront en reconstructions partielles, rechargement de chaussées à neuf, rectifications de rampes et traverses. Le tableau dressé par l'ingénieur en chef porte au chiffre de 800,000 fr. les dépenses nécessaires tant pour l'achèvement que pour l'amélioration de ces routes.

Les autorités et commissions administratives compétentes se sont préoccupées, avec une louable sollicitude, de la nécessité d'assurer la viabilité du département. Après avoir constaté l'importance des mesures à prendre, les avantages qui devront en résulter, et la situation financière, qui ne permet pas de réaliser les fonds nécessaires au moyen des ressources ordinaires, une délibération émanée du conseil général, dans la session 1844, et renouvelée en 1845, a voté une imposition extraordinaire de 3 centimes, qui serait perçue pendant dix années à partir du 1er janvier 1848.

On voit que l'époque à laquelle commencera cette imposition pourrait, à la rigueur, permettre de différer le vote qui doit l'établir, jusqu'à la session législative de 1847. Mais cette circonstance ne devra pas être un obstacle à ce que le projet actuel soit sanctionné dès à présent. La présentation qui vous en est faite maintenant s'explique, en effet, par une sorte de connexion avec une autre proposition analogue qui doit vous être soumise prochainement, et qui a pour objet une imposition de 4 centimes pour les chemins vicinaux. Ces deux impôts, formant ensemble 7 centimes extraordinaires, ne seront, du reste, que la prorogation d'un impôt semblable, créé en vertu de la loi du 24 avril 1842,

et qui prendra fin en 1847 ; de telle sorte que le département n'aura à supporter aucune nouvelle aggravation de charges.

Les documents mis sous nos yeux, Messieurs, nous ont paru justifier parfaitement la légalité et l'utilité de la mesure proposée. Si les communications offertes par la viabilité sont les moyens les plus certains de féconder les ressources des localités, ces avantages ne sauraient être plus justement attribués qu'au département des Landes, où, sur une surface de 900,000 hectares, doit se faire sentir plus vivement que partout ailleurs le besoin de voir s'accroître et se perfectionner les voies de circulation.

La Commission dont je suis l'organe, Messieurs, me charge d'avoir l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi qui vous est soumis.

PROJET DE LOI.

Article premier.

Le département des *Landes* est autorisé, conformément à la demande que son conseil général en a faite, dans sa session de 1845, à s'imposer extraordinairement pendant dix ans, à partir du 1er janvier 1848, trois centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit sera exclusivement affecté aux travaux d'achèvement et d'amélioration des routes départementales actuellement classées.

Art. 2.

L'emploi du produit de l'imposition ci-dessus autorisée sera déterminé, chaque année, sur la proposition du conseil général, par des ordonnances royales rendues dans la forme des règlements d'administration publique.

(N° 130.)

Chambre des Députés.

SESSION 1846.

RAPPORT

FAIT

*Au nom de la Commission * chargée d'examiner le projet de loi ayant pour objet d'autoriser le département du Var à s'imposer extraordinairement pour les travaux des chemins vicinaux de grande communication,*

PAR M. LE COMTE D'ETCHEGOYEN,

Député des Landes.

Séance du 14 avril 1846.

MESSIEURS,

L'achèvement des chemins vicinaux de grande communication, classés en 1841, avait motivé un impôt, pendant trois ans, de 5 centimes extraor-

* Cette Commission est composée de MM. Lenoble, Kœchlin, Pidancet, le comte de Mesgrigny, Goury, Darnaud, de Loynes, Bonnaire, le comte d'Etchégoyen.

dinaires, auquel s'était soumis le département du Var, en vertu de la loi du 15 juin 1843.

Ces chemins ne sont point encore terminés, et cependant l'imposition créée pour en acquitter les dépenses expire cette année. Le conseil général, dans la séance du 29 août 1845, après examen des travaux restant à exécuter sur les lignes vicinales, des ressources afférant à chacune d'elles, de la somme nécessaire pour les amener toutes à l'état d'entretien, a reconnu qu'elles exigent encore, à partir de 1847, un fonds de réserve de 756,000 fr. Pour y faire face, il a exprimé le vœu que l'impôt des cinq centimes extraordinaires auquel le département est tenu jusqu'à la fin de 1846, soit, à partir de cette époque, prorogé jusqu'à l'année 1850 inclusivement.

Un grand avantage doit résulter pour la contrée de la mise en état d'achèvement des chemins vicinaux. La situation financière du département du Var est maintenant satisfaisante et ne sera pas aggravée par de nouvelles charges, puisqu'il n'aura à supporter, en 1847, que le même impôt de dix centimes d'extraordinaire, auquel il est aujourd'hui tenu.

Tous ces motifs, résultant des pièces qui ont été mises sous nos yeux, placent la loi qui vous est soumise dans les conditions qui doivent la faire accueillir, et j'ai l'honneur, Messieurs, de vous proposer, au nom de votre Commission, l'adoption du projet présenté par le Gouvernement.

PROJET DE LOI.

Article unique.

Le département du Var est autorisé, conformément à la demande que son conseil général en a faite dans sa session de 1845, à s'imposer extraordinairement, pendant trois années, à partir du 1er janvier 1847, cinq centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit sera exclusivement affecté aux travaux d'achèvement des chemins vicinaux de grande communication classés dans la session de 1841.

Cette imposition sera recouvrée concurremment avec les centimes spéciaux dont les lois de finances autoriseront l'établissement en vertu de l'art. 12 de la loi du 21 mai 1836.

(N° 151.)

Chambre des Députés.

SESSION 1846.

RAPPORT

FAIT

Au nom de la Commission chargée de l'examen du projet de loi portant demande d'un crédit de 200,000 fr. pour la célébration du seizième anniversaire des Journées de Juillet,*

PAR M. LIADIÈRES,

Député des Basses-Pyrénées.

Séance du 15 Avril 1846.

Messieurs,

Un crédit vous est demandé pour célébrer le seizième anniversaire des journées de Juillet.

Tel est, parmi nous, l'amour d'une iiberté sage,

* Cette Commission est composée de MM. Gauthier d'Uzerche, Locquet, Parandier, le général Brunet, Liadières, Salvage, Thil, Bergevin, le comte de Ségur.

tel est l'empire de la modération dans la force, que le gouvernement établi, en 1830, sur cette double base, grandit incessamment dans notre amour et dans notre confiance. Rien ne manque à sa stabilité, pas même la consécration de la durée. Le temps qui, depuis un demi-siècle, a détruit, en France, tant d'établissements politiques, fortifie au contraire celui qu'elle fonda elle-même dans sa libérale prévoyance, et auquel nous devons deux grands bienfaits : la jouissance incontestée de nos droits dans le présent, et une sécurité croissante pour l'avenir.

Votre Commission, interprète fidèle du vœu de la Chambre, ne pouvait manquer de s'associer à la pensée du Gouvernement. Si les sentiments du pays furent unanimes pour le triomphe des lois, n'oublions pas que sa capitale eut l'initiative de la lutte. Il est donc convenable qu'une subvention de l'État vienne s'ajouter aux libéralités de la ville de Paris, et contribuer à l'éclat des fêtes qui consacrent, chaque année, la victoire, aux lieux mêmes où elle fut remportée, et auprès du berceau de notre dynastie nationale.

Nous vous proposons l'adoption du projet de loi.

PROJET DE LOI

Article premier.

Il est ouvert au Ministre de l'intérieur, sur l'exercice 1846, un crédit de deux cent mille francs (200,000 fr.) pour contribuer, avec les fonds fournis par la ville de Paris, à la célébration du seizième anniversaire des journées de Juillet 1830.

Art. 2.

Il sera pourvu à la dépense autorisée par la présente loi, au moyen des ressources affectées aux besoins de l'exercice 1846.

(N° 132)

Chambre des Députés.

SESSION 1846.

SUPPLÉMENT AU RAPPORT

FAIT

Au nom de la Commission chargée d'examiner le projet de loi relatif aux chemins de fer de l'Ouest,*

PAR M. LACROSSE,

Député du Finistère.

Séance du 14 avril 1846.

MESSIEURS,

La session dernière s'est terminée sans que le projet de loi relatif aux chemins de fer de l'Ouest ait pu trouver place à l'ordre du jour de la Chambre.

* Cette Commission est composée de MM. le général de Berthois, de Boblaye, Lacrosse, de Tracy, Muret de Bort, Le Prevost, Hébert, Bernadou, l'amiral Leray.

Le temps a couru; les chemins de fer se sont multipliés partout, excepté dans l'Ouest; l'urgence d'une solution est devenue évidente.

A cette époque de la session et de la législature, un rapport supplémentaire doit se borner à saisir les faits nouveaux, rattachant les propositions nouvelles aux principes déjà développés, et réservant pour la discussion tout développement qui ne serait pas indispensable. Toutefois, la volonté d'être concis ne couvre aucune réticence : chaque décision, longuement motivée au procès-verbal de nos nombreuses séances, le serait, au besoin, devant la Chambre. Nous facilitons, d'ailleurs, l'étude du réseau de l'Ouest, en mettant sous vos yeux des documents statistiques et une carte, fruits du travail consciencieux de M. de Condé, auditeur au conseil d'Etat.

La Commission a examiné soigneusement les pétitions que vous lui avez renvoyées ; elle a entendu tous ceux des membres de la Chambre qui ont désiré soutenir les demandes des localités dont ils sont les représentants naturels et les délégués permanents.

La Commission s'est confirmée dans la pensée générale qu'il ne convient pas de procéder, en matière de chemins de fer, autrement que par groupe de circulation : C'est la justification de notre système de *réseau*. Le tracé d'une ligne isolée au milieu d'un vaste territoire serait une faute du Gouvernement; la rivalité des arrondissements voisins altérerait la force que l'esprit public trouvera dans la répartition des avantages obtenus ou du moins espérés.

En même temps, nous croyons utile à tous les

intérêts de constituer des bases solides aux lignes qui pénètreront dans la zone maritime du royaume et qui porteront à nos arsenaux des munitions et des défenseurs. Car, tel vaste que soit le réseau de l'Ouest, il est loin d'atteindre encore tous les points qu'il doit desservir un jour : nous le répétons, c'est une question de temps et de budget. Les ressources de l'amortissement suffiront à l'alimentation des grands travaux auxquels l'Etat participe; mais chaque annuité a ses limites, et le moyen de compromettre les lignes maritimes, ce serait de réclamer pour elles une dotation actuelle. L'intérêt national de la défense des côtes garantit l'achèvement de l'œuvre qu'il nous est donné seulement de commencer.

Comme nous n'avons pas à modifier les considérations générales placées en tête du premier rapport, nous nous bornons à parcourir les articles d'un projet de loi définitif dont les cahiers de charges sont inséparables. En le comparant au projet qui vous a été soumis le 30 juin 1845, vous verrez, Messieurs, que les moyens d'exécution ont été complétés pour toutes les lignes, et qu'elles seront exécutées sans perturbation dans le crédit public. Ces résultats étaient difficiles à obtenir; ils sont dus à la persévérance du Ministre des travaux publics, avec qui la Commission est d'accord sur tous les points.

Quelques dispositions supplémentaires ont été concertées, depuis plusieurs semaines, avec le Ministre. Vous approuverez, nous en avons la certitude, ces mesures de précaution dont l'expérience a signalé le besoin et qui ont pour but la sécurité des voyageurs.

La police de la voie publique appartient à l'au-

torité supérieure qui couvre de sa tutelle les personnes qui usent d'une voiture publique, quelque en soit la lenteur ou la rapidité. La faculté d'exploiter un chemin de fer n'autorise point à compromettre la vie des citoyens. Il est utile que les Chambres s'associent à la vigilance du Gouvernement, et que chaque loi de concession contienne un témoignage de cette commune sollicitude.

Article premier.

« Il sera établi un chemin de fer de Paris à Cherbourg, par Évreux et Caen, avec embranchement sur Rouen. »

L'adhésion du Gouvernement est accordée au classement d'un chemin de fer de Paris à Cherbourg (1). Dans la section entre Caen et Cherbourg les études statistiques sont faites, elles confirment nos prévisions. Une subvention de l'État sera nécessaire à cette communication, dont l'importance vous a été démontrée. Dans quelle proportion faudra-t-il aider l'industrie privée? A cet égard, le doute subsiste, mais non quant au principe du subside que nous regardons comme acquis à la ligne de Cherbourg, ainsi qu'aux voies à ouvrir entre Paris et les autres grands ports. Il n'y a lieu de statuer que sur le classement.

Art. 2.

« Le Ministre des travaux publics est autorisé à « concéder directement aux sieurs : comte de Bre-

(1) Premier rapport, p. 8.

« teuil, duc de Plaisance, Édouard Blount et
« Auguste Michelet, au nom de la Compagnie qu'ils
« représentent, conformément aux listes de répar-
« tition, qui devront être déposées par eux au
« Ministère des travaux publics, le chemin de fer
« de Caen sur Paris et sur Rouen, aux clauses et
« conditions du cahier des charges coté A, annexé
« à la présente loi. »

Les communications entre Caen et Paris, entre Caen et Rouen, ont été étudiées, dans plusieurs directions, par le concours des administrations locales, des ingénieurs et des Compagnies. Pour la dépense nos espérances sont réalisées : la ligne, dont la Commission vous a proposé le classement, n'était pas destinée à obérer l'État; deux Compagnies, dignes de confiance, l'ont soumissionnée, à condition de l'exécuter entièrement à leurs frais.

Indépendamment du tracé par Louviers (1), qui présente de telles difficultés d'art que ses auteurs l'ont positivement abandonné, on a indiqué deux tracés directs; l'un, partant de Caen, passait à Mézidon, Lisieux, Bernay, Serquigny, le Neubourg, Evreux, pour joindre le chemin de Rennes au point qui eût été désigné par l'administration. L'embranchement obligé, vers Rouen, se détachait au Neubourg de la ligne principale, touchait Elbeuf, avant d'arriver à Rouen, où l'on eût établi des gares particulières et des docks, de manière à mettre le chemin de fer en communication avec la navigation. Ce tracé n'a été ni approuvé dans les

(1) Rapport du 30 juin 1845, p. 10.

enquêtes locales, ni contrôlé par l'administration des ponts-et-chaussées. Il eût éloigné de la vallée de la Seine, les provenances de l'Eure, du Calvados et de la Manche ; or, ce changement, dans la direction actuellement suivie porterait préjudice au commerce ainsi qu'à l'agriculture de ces trois départements. La plus forte partie du bétail élevé en Normandie est conduite au marché de Poissy ; il faut donc se rapprocher de la Seine. Il faut aussi faciliter la communication entre Caen et Rouen, sans obliger à descendre inutilement jusqu'à Évreux.

Un autre tracé, qui doit conserver le nom de tracé Letellier (1), a prévalu dans de volumineuses enquêtes. Il passe également par Mézidon ou près Mézidon (ces deux prépositions *par* ou *près* sont synonymes dans le vocabulaire des tracés) ; il passe près ou par Lisieux, Bernay, Serquigny, Conches, Évreux, pour se fondre avec le chemin de Rouen, soit à Bonnières, soit en amont au souterrain de Rolleboise : l'alternative a été acceptée par les représentants de la Compagnie concessionnaire.

L'embranchement part de Serquigny, se dirige au nord dans la vallée de la Rille, par Brionne et Glos-sur-Rille, puis se rattache au chemin de Rouen à Sotteville-sous-le-Val, à Tourville ou à Oissel : nous indiquons simplement ces points d'arrivée, nous les discuterons plus tard.

Ce projet a été complètement étudié dans son ensemble et dans ses détails ; il est recommandé

(1) M. Letellier en est le premier auteur. Rapport du 30 juin, p. 11.

par les trois conseils généraux; il a été proposé par M. le Ministre des travaux publics et approuvé, dans la Commission, par une majorité de sept voix.

En décrivant le parcours qui nous paraît préférable, nous avons voulu poser les principaux jalons, réservant à l'Administration son droit de fixer les points intermédiaires. Cependant, il y a lieu de consigner ici quelques observations.

La règle commune des tracés, c'est de ne pas allonger inutilement le parcours. Pour s'écarter de la ligne droite, qui donne aux voyageurs une économie de temps et de dépenses, il faudrait que le circuit fût motivé par les besoins incontestés d'une nombreuse population agglomérée, ou par l'importance industrielle d'un canton rural. Ces considérations doivent recevoir leur application en ce qui concerne le tracé de la section comprise entre Lisieux et Bernay : le tracé le plus court et le plus facile est celui de Thiberville. La Compagnie concessionnaire l'a toujours préféré ; elle s'est expliquée positivement à cet égard devant la Commission, et, plus tard, par une déclaration écrite : le Ministre a exprimé la même préférence. On a cependant insisté pour une variante qui se rapprocherait d'Orbec et qui allongerait sensiblement le parcours.

La Commission, pensant que la désignation des points secondaires rentre plutôt dans les attributions de l'Administration que dans le domaine de la loi, croit devoir se borner à conseiller à l'Administration de donner la préférence au trajet direct par Thiberville, comme étant le plus court, le plus facile et le plus favorable à l'intérêt général des populations.

A l'autre extrémité de la ligne, vers la Basse-Seine, Elbeuf réunit les conditions diverses qui justifient une déviation des voies de fer; sa population et son commerce promettent une active circulation, mais la configuration du sol paraît s'opposer à ce qu'une station soit établie dans la ville même. Le problème à résoudre, c'est d'en rapprocher le chemin sans multiplier à l'excès les tunnels et les fortes pentes. La Commission et la Compagnie concessionnaire n'avaient pas dessein de laisser Elbeuf en dehors du réseau dessiné par le projet de loi. Si la ville d'Elbeuf n'est pas nommée, c'est d'après la demande formelle de l'Administration municipale et de la Chambre consultative de commerce. Ce silence ne préjuge rien; il est entendu que la détermination du meilleur tracé appartient sans réserve au Ministre des travaux publics. La Commission ne peut que désirer que des études heureuses viennent aplanir les difficultés que révèle l'examen attentif des plans déposés.

La Compagnie, représentée par MM. de Breteuil, de Plaisance, Blount et Michelet, a obtenu de la Compagnie de Rouen que le tronc commun à la ligne de Rouen et à celle de Caen sera soumis aux tarifs et aux conditions accessoires établis par les cahiers de charges les plus récents. M. le Ministre des travaux publics a demandé plus; il a pensé que les provenances de Caen assureraient définitivement au chemin de Rouen de beaux produits, et qu'il était juste de tenir compte à l'État, si ce n'est de la totalité, au moins d'une partie de la plus-value; en conséquence, il a demandé que la Compagnie de Rouen consentît à se charger du transport de la malle-poste et de divers autres services aux mêmes

conditions que les Compagnies du Nord, de Lyon et de l'Ouest.

Il a demandé, en outre, que la Compagnie de Rouen fît couvrir les voitures de troisième classe sans en élever le prix.

Ces conditions ne pouvaient être imposées ; elles résultent d'une transaction essentiellement libre qui aura pour effet d'exonérer le Trésor ; le transport des malles-postes entre Paris et Rouen est réglé à forfait moyennant deux cent mille francs par an. Un nombre assez considérable de réclusionnaires sera voituré presque sans frais jusqu'aux maisons centrales de Poissy et de Gaillon. Les militaires rentrants dans leurs foyers ne paieront que demi-place; les militaires voyageant en corps ne paieront que le quart. L'Administration supérieure pourra expédier des convois extraordinaires en cas d'urgence. Mais la concession à laquelle votre Commission attache le plus de prix, c'est la suppression de ces wagons incommodes, dans lesquels les voyageurs n'ont d'abri ni contre l'ardeur du soleil, ni contre les intempéries de la mauvaise saison. On les a tolérés avant d'en avoir expérimenté les inconvénients ; votre Commission se félicitera doublement et de les voir disparaître sur toute la ligne de Rouen à Paris, et d'assurer cette amélioration sans imposer de sacrifices au pays.

Nous faisons des vœux pour que les voitures de 3ᵉ classe soient prochainement munies d'une impériale et de rideaux. Mais comme l'économie des tarifs de Rouen sera notablement dérangée quand les personnes qui fréquentent actuellement les voitures de 2ᵉ classe voyageront aux prix inférieurs, la Commission n'a pas devancé l'époque où la mise en

exploitation du chemin de Caen portera sur le tronc commun une circulation productive.

Le bénéfice assuré au public, par la transaction consentie à la Compagnie de Breteuil et à elle seule, suffirait pour motiver en sa faveur l'application du système de concession directe. Aucune adjudication ne procurerait de semblables avantages; d'ailleurs, les faits survenus depuis la session dernière ont montré combien sont illusoires les mérites de l'adjudication, quand il s'agit d'opérations colossales. L'invention récente des *fusions de Compagnies* a singulièrement affaibli les arguments produits en faveur de la concurrence. Une concession directe, basée sur des exigences raisonnables, et accordée par une loi, est en réalité une adjudication intelligente.

Cette opinion a réuni l'assentiment du plus grand nombre des membres de la Commission. La concurrence réclamée le 24 mars, pour l'exécution du tracé Letellier, par la Compagnie qui avait proposé, le 13 mars, un tracé différent, se trouvait écartée. Il restait à entourer la concession directe de suffisantes garanties.

La Compagnie de Breteuil est présentée par M. le Ministre des travaux publics, et sera tenue, par la loi même, de faire constater la valeur financière de ses soumissions. Avant de signer la convention définitive, le Ministre prendra l'avis de la Commission spéciale consultée sur les ressources des diverses Compagnies qui se présentent aux adjudications.

La Compagnie de Breteuil avait demandé 88 ans de jouissance ; le Ministre ayant démontré que le trafic moyen sur chaque kilomètre de la ligne prin-

cipale et de l'embranchement ne sera pas au-dessous de 28 mille francs, la Compagnie a réduit ses prétentions; elle jouira pendant 72 ans : à l'expiration de ce terme, les chemins de fer et toutes leurs dépendances deviendront, de droit, propriété de l'État. La clause du rachat facultatif au bout de quinze années est stipulée.

Le chemin de Caen et ses affluents porteront jusque dans la gare Saint-Lazare un grand nombre de voyageurs.

Quels que soient les arrangements intérieurs des Compagnies, il appartient toujours à l'Administration supérieure d'empêcher que les gares de chemins de fer ne soient encombrées par une circulation plus active que ne le comporterait leur superficie. Le nombre des voies et le développement des quais doivent être en rapport avec le mouvement des personnes ou des marchandises. Sans cette vigilance, les convois seraient exposés à se briser en se heurtant, et les voyageurs, pressés contre les voitures dans des espaces trop étroits, courraient des dangers réels.

Pour prévenir ces inconvénients et pour surveiller réellement la construction des viaducs et ponts dont la malfaçon pourrait engloutir un convoi tout entier si l'ébranlement les faisait écrouler, l'Administration a besoin d'être armée d'une autorité nettement définie, qui ajoutera sans doute à sa responsabilité, mais qui tournera à l'avantage du public et même des Compagnies. Les cahiers de charges qui font corps avec la présente loi, contiennent des articles rédigés dans ce but.

Votre Commission compte d'ailleurs sur l'utile effet d'un règlement d'administration publique, dont le conseil d'État s'est occupé en vertu de la loi sur

la police des chemins de fer ; ce règlement est appuyé de sanctions pénales, et sa publication est vivement désirée.

La Compagnie de Rouen vient d'acquérir, dans la gare de la rue Saint-Lazare, des emplacements plus vastes que ceux dont elle disposait. Le service combiné des lignes du Hâvre et de Caen, celui même des ports de la Manche (1) sera facile et sûr : mais votre Commission ne pouvait laisser passer inaperçue cette première occasion de recommander à M. le Ministre des travaux publics une sévère application des moyens de sûreté dont il dispose, et de l'engager à réclamer, s'il le faut, les précautions plus rigoureuses encore afin de rendre plus rares les accidents de la locomotion sur les chemins de fer. Votre Commission, voulant pratiquer les conseils qu'elle donne, est décidée à intervenir dans une question de tracé ou plutôt de raccordement. Nous avons dit que la Compagnie de Breteuil s'est montrée prête à s'embrancher aux environs de Rosny. Le souterrain de Rolleboise n'a pas moins de 2,600 mètres ; il importe de ne pas en imposer le parcours à moins d'une nécessité absolue. M. le Ministre des travaux publics est d'avis d'éviter ce tunnel, ainsi que les courbes autour de Bonnières. Votre Commission, ayant pris en sérieuse considération l'opinion unanime du conseil général des ponts-et-chaussées, vous propose de décider que la ligne de Caen viendra prendre le tronc commun en amont du souterrain de Rolleboise.

Aux approches de la ville de Rouen, la Compagnie Breteuil propose de rejoindre le chemin de fer déjà exploité, près de Sotteville-sous-le-Val ; on serait

---

(1) Dieppe, Fécamp.

obligé de passer au-dessous un tunnel à laisser à l'écart s'il y a moyen. A Tourville, on aurait à s'éever sur un remblais. Pour atteindre Oissel, il y a deux tunnels à franchir. L'Administration aura à statuer seule sur la désignation du point le plus favorable à la jonction dont le but est de mettre Caen et Rouen en communication prompte, sûre et facile.

Le commerce a demandé, et obtient par l'art. 40 du cahier des charges, les mesures favorables à l'expédition régulière et constatée de ses colis.

La ligne de Caen et son embranchement pourront être achevés dans cinq ans; c'est le terme exigé par le cahier des charges, et accepté par la Compagnie. Toutefois, la Commission a limité à trois ans l'exécution des travaux et la pose des rails compris entre Caen et Mézidon, afin de ne point compromettre la communication importante de Caen vers la Loire, si la Compagnie qui en obtient la concession, achevait promptement les travaux entre Mézidon et le Mans, qu'elle devra terminer dans cinq ans au plus.

L'énormité des cautionnements paralyse des capitaux susceptibles d'un utile emploi. Il suffit de tenir les Compagnies sous le coup d'une amende encourue en cas d'inexécution de leurs engagements; aussi la proportion ordinaire du dixième entre le capital et le cautionnement nous a paru exagérée.

La Commission accepte la proposition du Ministre, et fixe à 5 millions le cautionnement de la Compagnie Breteuil : c'est un seizième du fonds social.

En résumé, quelle que soit la quotité d'un cautionnement, l'équité veut que l'Administration en or-

donne la restitution, dès que les travaux sont achevés. La Commission conseille d'éviter, dans l'avenir, des lenteurs dont on s'est plaint.

Art. 3.

« Le Ministre des travaux publics est autorisé à
« concéder directement aux sieurs Emile Pereire,
« Thurneyssen et Tarbé des Sablons, au nom de la
« Compagnie qu'ils représentent, conformément
« aux listes de répartition qui devront être dépo-
« sées par eux au Ministère des travaux publics, le
« chemin de fer de Versailles à Rennes, par Char-
« tres, le Mans et Laval, avec embranchements du
« Mans sur Caen, et de Chartres sur Alençon, aux
« clauses et conditions du cahier des charges coté
« B, annexé à la présente loi. »

Lorsque la reprise du projet de loi a été ordonnée par la Chambre, la convention, passée le 4 juin 1845, entre M. le Ministre des travaux publics d'une part, et de l'autre, MM. Emile Pereire, Thurneyssen et Tarbé des Sablons, était annulée de plein droit, la loi de concession n'ayant pas été rendue avant la clôture de la session dernière.

Les demandeurs en concession ne crurent pas devoir persister dans la combinaison qui avait servi de base au projet formulé par votre Commission. Ils sollicitèrent la concession du chemin de Rennes par le Mans, dans le système de la loi de 1842 ; la concession sans subvention d'un chemin qui, se détachant du premier à Hauches près Epernon, s'y rattacherait vers Sillé-le-Guillaume, après avoir passé par ou près les villes de Dreux, Verneuil, Alençon.

Le Ministre des travaux publics pensa qu'un double chemin de fer entre Chartres et Laval dépasse-

rait de beaucoup les besoins de la circulation, et que l'application du système de la loi de 1842, en faveur de la ligne de Rennes, devait décider la Compagnie concessionnaire à exécuter sans subvention la ligne transversale de Caen à la Loire, dans la partie comprise entre Mézidon et le Mans.

En effet, Messieurs, le plus habile emploi des fonds de subvention, c'est d'obtenir, pour une même somme provenant du Trésor public, le plus long parcours de chemins de fer, quand leur direction est appropriée aux intérêts généraux du pays : or, la ligne transversale de Caen à la Loire, donne satisfaction à des intérêts considérables, et la participation de l'Etat dans la confection de 360 kilomètres aura ce résultat que 564 kilomètres de chemin de fer livrés à la circulation dans peu d'années, activeront dans l'Ouest les progrès de l'agriculture et de l'industrie.

Les deux concessions étant réunies et solidaires l'une de l'autre, la participation de l'État se trouve réduite à 115,000 fr. par kilomètre.

Le Ministre pensait en outre que le tracé par Dreux et Verneuil aurait l'inconvénient de courir parallèlement au chemin de Paris à Caen : ces deux lignes, trop rapprochées et réduites à une zône insuffisante pour leur alimentation, avaient en perspective une concurrence aussi ruineuse que celle des deux chemins de Versailles.

Les demandeurs en concession ayant persisté dans leur système, le Ministre s'assura qu'à leur défaut il recevrait une soumission conforme au sien. Elle a été faite et comprenait : 1° le chemin de Rennes par le Mans ; 2° les embranchements de Caen au Mans et de Laloupe à Alençon, ces deux

derniers chemins sans participation de l'État. L'entrée dans Paris aurait été ouverte dans le faubourg Saint-Germain, au moyen du parcours amiable ou forcé du chemin de la rive gauche. Mais bientôt on a reconnu d'un commun accord, que les porteurs des 42,000 actions des deux chemins de Versailles étaient menacés de perdre les avantages annoncés par le projet de loi de l'année dernière : les intentions bienveillantes du Gouvernement et des Chambres ne peuvent se réaliser entièrement que par la fusion des intérêts des deux rives.

Les représentants de la rive droite et de la rive gauche sont rentrés en relations avec M. le Ministre des travaux publics : leurs propositions ont été modifiées, admises par le Gouvernement, et sont actuellement les seules dont nous ayons à vous entretenir. Vous savez que votre Commission s'est fait un devoir de marcher dans la voie ouverte par vos Commissions de 1839 et 1844. Sans reconnaître aux deux Compagnies de Versailles des droits acquis, elle a tenu grand compte de leurs légitimes espérances, elle leur réserve pour compensation des pertes constatées, la circulation de l'Ouest qui doit leur rendre une vie nouvelle, et qui trouvera dans les chemins déjà construits un débouché vers l'une ou l'autre des grandes divisions de la ville de Paris. Sur la rive gauche de la Seine et au dehors de l'enceinte, la gare de la barrière du Maine recevra les convois de marchandises ; le chemin sera prolongé assez avant pour que les voyageurs trouvent un embarcadère au centre du faubourg Saint-Germain, et à peu de distance des quartiers les plus populeux.

Par la rive droite, les voyageurs arriveront jus-

qu'à la gare Saint-Lazare : les convois de marchandises destinés pour le Nord ou l'Est de la France, stationneront aux Batignolles pour rejoindre, les lignes de Belgique, de Strasbourg ou de Lyon quand on aura établi le chemin de ceinture dont le projet existe depuis longtemps.

Le maintien et le perfectionnement de la double entrée dans Paris ont soulevé diverses objections.

Dans l'intérêt des quartiers de la rive gauche de la Seine, on a représenté que « l'embarcadère « de la rive droite menace d'absorber tout le mou- « vement des chemins de fer. On a revendiqué pour « la rive gauche la totalité de la circulation de « l'Ouest, en s'appuyant sur une décision prise le « 31 mai 1844, par le conseil municipal de la Seine. « Le partage entre les deux rives aurait une appa- « rence d'égale distribution, mais serait une spo- « liation à l'égard de la rive gauche. »

On a produit les griefs des communes de Vaugirard et de Montrouge sur le déplacement de l'embarcadère des voyageurs. « Ces communes deman- « dent la concentration dans l'emplacement actuel « de toutes les dépendances du chemin de l'Ouest. « On a fait observer que des intérêts nouveaux et « considérables se sont créés sous l'empire de l'é- « tat de choses actuel, et que le faible avantage qui « résultera pour le public de la création d'un nou- « vel embarcadère, à 1,000 mètres de la barrière « du Maine, ne compensera pas le préjudice que « ce déplacement va causer au commerce de ces « localités. »

On peut répondre aux habitants du faubourg Saint-Germain que le mouvement actuel des voyageurs et des marchandises a lieu sur la rive droite

de la Seine, où l'on trouve l'hôtel des Postes, ainsi que tous les établissements de messageries ou de roulage. L'édification d'une gare commode et centrale sera évidemment favorable aux xe, xie et xiie arrondissements de Paris.

Dans la banlieue, le mouvement des voyageurs cessera, mais il sera compensé par l'arrivage des provenances de l'Ouest et par l'affluence des marchandises expédiées pour l'approvisionnement des populations dont nous avons donné le chiffre élevé.

La Commission se préoccupe sans doute de l'intérêt municipal, quelle que soit la commune dont les doléances lui sont adressées ; mais elle tient surtout à satisfaire les intérêts de onze départements. Elle persiste à regarder une double entrée, complétée par une gare centrale dans le faubourg Saint-Germain, comme la meilleure de toutes les solutions.

L'objection qu'elle a pesé avec le plus de soin, consiste à savoir si la circulation de l'Ouest, ajoutée à celle de Caen, du Hâvre, de Dieppe et de Fécamp, n'encombrera pas le point d'arrivée sur la rive droite, ou même les abords de ce débarcadère.

La Commission s'est assurée que 10,000 mètres de superficie peuvent être attribués dans la gare de Saint-Lazare aux chemins de l'Ouest. Quatre quais lui seront réservés : dix voies lui sont promises. Des voies supplémentaires seraient posées au besoin, le pont d'Asnières serait élargi sur la réquisition de l'Administration supérieure, qui réglera le nombre et la circulation des convois. Quelle que soit l'activité probable sur la ligne de l'Ouest, les voyageurs pourront descendre dans le quartier de

la Chaussée-d'Antin, sans courir aucun des risques dont l'existence aurait fait abandonner ce projet. Une économie de temps ou de déboursés n'est pas à dédaigner, même quand il s'agit d'un long parcours. Un observateur judicieux et modeste a défini la surface d'activité propre à chaque chemin de fer : « les limites de la surface hors de laquelle « le chemin de fer n'a plus d'action, se déter« minent par cette considération que la dépense « et le temps nécessaires pour s'y rendre, plus le « temps et la dépense du voyage, soient moindres « que les frais de temps et d'argent qui condui« raient au même but par les voies anciennes (1). » Donc, pour populariser les chemins de fer, il faut les dégager de tous frais additionnels.

Cette gare Saint-Lazare est la propriété de la Compagnie de Saint-Germain. L'usage en est assuré pour toute la durée du bail d'exploitation; au-delà de ce terme, l'État ne sera lié par aucune convention. Mais il importe que la ligne de l'Ouest soit complète quand elle fera retour à l'État, soit par l'expiration du délai de jouissance, soit par l'application de la faculté de rachat. Il faut donc créer dès à présent, sur l'une ou l'autre rive, les établissements appropriés au service des voyageurs, des marchandises ou des ateliers d'outillage. Or, la création d'une gare de plus sur la rive droite n'est pas admissible. La gare de la barrière du Maine, convenable au dépôt des marchandises qui y restent en dehors du rayon de l'Octroi de Paris, convenable également pour les ateliers, est trop excentrique

---

(1) *Essai sur les chemins de fer, 1846.*

pour les voyageurs : par ces divers motifs, votre Commission tenait à la gare centrale facultativement réclamée en 1836 par la rive gauche, et prévue dans la loi de concession. La Compagnie de l'Ouest sera donc assujettie à pénétrer de 700 mètres au moins au nord des boulevarts intérieurs, et à édifier un embarcadère réservé aux voyageurs. La valeur croissante des terrains bâtis et même des terrains libres occasionnera une forte dépense, qui peut varier de huit à dix millions. Il devenait juste de couvrir cette avance par une plus longue durée du bail.

Le Ministre a proposé et la Commission admet une prolongation de dix ans, qui représente un accroissement de 228,000 fr. dans le revenu, pendant chacune des soixante années de jouissance.

Il n'est rien changé au remboursement intégral du prêt consenti à la rive gauche à ce sujet. Les diverses conditions analysées dans notre premier rapport (1) sont maintenues.

L'article 3, dont nous venons d'indiquer la substance, a été approuvé dans son ensemble par la Commission. Il n'est survenu de dissidence que relativement aux détails d'exécution sur lesquels les opinions se sont partagées, mais une majorité s'est prononcée sur tous les points.

Les tracés comprennent trois subdivisions outre le raccordement avec les deux chemins de Versailles qui sera traité à propos de l'art. 5.

(1) Page 23.

1° De Versailles à Rennes ; 2° du Mans à Caen ; 3° de Versailles à Alençon.

La loi de 1844 a décidé que le chemin de Rennes passera nécessairement à Chartres. Il eût fallu de bien puissants motifs pour revenir sur cette décision, et la Commission y serait peu portée, car c'est chose bonne en soi, que la fixité dans les actes législatifs : de tels motifs ne sont pas produits, et pour combler la grande lacune du trajet proposé l'année dernière, il restait à savoir quelle direction serait donnée à la ligne principale au-delà de Chartres, celle d'Alençon ou celle du Mans.

La question portée au conseil général des ponts-et-chaussées a été nettement résolue en faveur du tracé par Alençon ; mais la majorité de la Commission estime que les considérations d'art ont dominé dans la délibération de ce conseil. Elle remarque que, lorsque cet avis a été débattu et formulé, le Ministre des travaux publics était fondé à croire que la Compagnie soumissionnaire faisait du tracé par Alençon la condition expresse de *l'exécution sans subvention d'un embranchement dirigé d'Alençon vers Caen* ; cette condition a disparu, et même la Compagnie s'est fortement prononcée pour le tracé par le Mans, s'engageant à exécuter sans subvention l'embranchement du Mans vers Caen. Dès lors, l'avis du conseil des ponts-et-chaussées perdait de son autorité, puisque les résultats qu'il voulait assurer, seront obtenus dans l'une ou l'autre des combinaisons. En consultant la statistique il a paru plus convenable de tracer la ligne principale de Bretagne à travers un pays plus riche et plus peu-

plé que les plateaux qui s'étendent de Chartres à Alençon et Laval.

En faveur du passage par Alençon, il a été dit qu'il est actuellement parcouru par tous les voyageurs de l'Ouest, et que, sans prétendre substituer une ligne de fer à chaque route royale, on doit conserver à la circulation son cours actuel lorsque aucune raison majeure n'y fait obstacle : de plus, le territoire compris entre Alençon et Laval est menacé de rester sans communications rapides avec la Bretagne ou la Normandie, tandis que le chemin passant près de la ville industrieuse de Mayenne, relierait naturellement la Bretagne à la Normandie ; il avait été reconnu que le tracé ne pouvait s'approcher de plus de 6 kilomètres de Mayenne en raison des sinuosités de la rivière. Mais la suppression de la ligne entre Alençon et Laval établirait une solution de continuité dans le trajet de Rennes à Caen.

On a dit, dans le sens opposé, que le tracé du Mans permettrait d'amener la ligne subventionnée jusqu'à Sablé, et de jeter un embranchement vers Angers, dans le but d'abréger le trajet de Nantes à Paris, et d'appeler, sur le chemin de l'Ouest, un mouvement favorable à sa prospérité; la Compagnie de Tours à Nantes avait été mise en demeure, par notre premier rapport, de prévoir les conséquences possibles du passage par Sablé, avant l'adjudication qu'elle a consentie.

Dans l'exposé des motifs de la loi, le Gouvernement s'était réservé de désigner ultérieurement, à la Chambre, Alençon ou le Mans; il préfère cette dernière direction, que la Commission adopte à la

suite de longues délibérations. Il y aura des stations à Nogent-le-Rotrou et à la Ferté-Bernard.

Pour atteindre Laval, deux directions ont été étudiées avec un égal soin, en ce qui concerne les tracés, les pentes et les ouvrages d'art; on peut remonter au nord par une voie qui serait commune à la ligne dirigée vers Caen, puis tournant à l'ouest, passer près ou par Sillé, Evron et Monsur : ce tracé a l'avantage notable de maintenir, entre Laval, Alençon et le Mans, une communication directe et d'être plus court de 11 kilomètres que le tracé de Sablé. Ces considérations ont été développées ainsi par la minorité de la Commission :

« Une observation nous paraît dominer essentiellement toute la question, à savoir : que, quel que soit le tracé adopté (Sablé ou Sillé), il est impossible que l'on ne mette pas presque immédiatement en communication directe, d'une part Alençon avec Laval, et, de l'autre, le Mans avec Angers, et conséquemment avec Nantes.

« S'y opposer, prétendre imposer aux nombreux produits du Maine et de la Bretagne, que Laval recevra pour les diriger sur Alençon, la condition de ne parvenir en ce point qu'en passant par le Mans, c'est-à-dire en faisant 150 kilomètres au lieu de 87.

« Prétendre forcer Nantes et Angers à faire par Tours et Orléans 351 kilomètres, pour parvenir à Paris, au lieu de 306 que comporte le chemin par le Mans;

« Ce serait faire violence à tous les intérêts et à la nature même des choses; — et la Compagnie, dans son propre intérêt, ne peut pas manquer de demander de faire ces deux prolongements.

« C'est dès lors dans cette hypothèse qu'il faut examiner la question.

« En faisant passer le chemin subventionné de Paris à Rennes par Sablé, de préférence à Sillé,

« 1° On oblige Laval, et tout le pays en arrière, à parcourir et payer 11 kilom. de plus pour arriver à Paris : par Sillé......... 84 k.

par Sablé........	94 90
« Différence....	10 k. 90

« 2° On grève l'État de 11 kil. de plus à faire, suivant la loi de 1842, ci........ 1,650,000 fr.

« 3° On grève la Compagnie, qui devra inévitablement mettre en communication, à ses frais, Laval avec Alençon, et le Mans avec Angers, de 45 k. 80, ou 13 à 14 millions de plus.

« En effet, si la route subventionnée passe *par Sablé*,

« La Compagnie fera à sa charge :

« De Sablé à Angers............	52 k. 70
« D'Alençon au Mans...........	45 00
« Id. à Laval (par Belgear).	83 00
	180 k. 70

« Si, au contraire, le chemin subventionné passe *par Sillé*,

« La Compagnie fera à sa charge :

« D'Alençon à Sillé.............	30 k. 00
« Du Mans à Angers...........	104 90
	134 90
« Différence............	45 k. 80

« En présence de tels faits, doit-on inquiéter

profondément, et à plaisir, toutes les populations de l'Ouest en relations d'affaires avec Alençon et toute la route actuelle d'Alençon vers Paris? Nous ne saurions le penser. »

On a fait valoir avec insistance d'autres considérations; on a dit que la communication de Laval avec Paris est assurée dans l'une ou l'autre hypothèse, mais le commerce avec la Normandie serait entravé s'il fallait parcourir 150 kilomètres pour arriver de Laval à Alençon. Les cotons en rame, matière première aux tissus qui se fabriquent dans le département de la Mayenne, viennent de Rouen et du Hâvre. Les mines d'anthracite exploitées près de Laval, permettent d'expédier 50,000 tonnes de chaux dans la direction d'Alençon, et ce précieux moyen d'améliorer les cultures est susceptible d'une immense extension, si le transport par wagons est substitué au transport sur essieux.

Dans la même séance nous avons entendu développer la pensée que la jonction du Mans avec Angers serait un projet d'utilité générale : si la ligne de l'Ouest touche à Sablé, elle en facilitera l'exécution. Ce trajet, d'ailleurs, parcourra la région la plus riche de cette contrée et desservira cent quarante usines : Sablé est le port et le marché du département de la Mayenne autant que du département de la Sarthe; leurs terrains houillers se trouvent pour la plus grande partie dans cette direction où l'anthracite est à plus bas prix qu'à Laval. Ainsi la chaux deviendrait moins chère en Bretagne et en Normandie.

M. le Ministre des travaux publics a demandé expressément que la solution, longtemps débattue, soit ajournée; il puise ses motifs dans le désir de

mieux connaître le mouvement commercial qui s'opère en divers sens à travers les départements de la Sarthe et de la Mayenne. Dans quelle proportion les provenances de Bretagne sont-elles dirigées vers la Nomandie? Quelles sont les relations à conserver ou à étendre entre l'ensemble du territoire de l'Ouest et le centre de la France? Quelle sera la meilleure direction à donner à la section méridionale du chemin de Caen vers la Loire? Ces importantes questions n'ont pas été traitées dans les localités qu'elles intéressent si vivement avec le développement que M. le Ministre juge nécessaire.

Tout en regrettant de laisser encore une courte lacune dans le tracé de la ligne principale, la majorité de la Commission s'est rendue au vœu du Ministre; mais en réservant soigneusement le droit des Chambres qui statueront à la prochaine session, quand les crédits nécessaires à l'achèvement de la ligne leur seront demandés. Telle sera la portée de l'art. 6 de la loi.

Entre Laval et Rennes il y a eu quelque hésitation relativement au passage près ou par Vitré : l'avant-projet laissait cette ville à 6 kilom. au nord du chemin de fer ; la Commission, d'accord avec le Ministre, décide qu'il n'en sera point ainsi. Dans le tracé des lignes subventionnées par l'Etat, il ne faut pas négliger les besoins d'une ville, la troisième du département d'Ille-et-Vilaine par le chiffre numérique de sa population, et qui a de l'importance relative, quand on peut y pourvoir sans allongement de parcours, dût-on même accroître dans une certaine proportion les dépenses à la charge de l'Etat; mais ce sacrifice ne sera pas né-

cessaire, de nouvelles études en donnent l'assurance.

L'attention de l'Administration est appelée sur le choix du meilleur emplacement pour la gare à établir dans l'un des faubourgs de Rennes : cette gare n'est pas destinée à devenir le point d'arrêt de la ligne de l'Ouest, mais à servir de station lorsque le chemin de fer se prolongera vers Brest, selon le vœu exprimé par M. de Salvandy, Rapporteur de la loi de 1844. « La ligne de l'Ouest est, dès à présent, le chemin de Brest comme de Rennes. » Il importe donc de songer à la communication facile que réclame le prolongement ultérieur de la ligne principale et de désigner un emplacement approprié à cette double destination.

L'inspection de la carte explique le tracé jalonné depuis le Mans par les villes d'Alençon, Séez et Argentan, jusqu'à Mézidon. Des précautions sont prises au cahier des charges, à l'effet d'assurer la circulation sur le tronc commun entre Mézidon et Caen, qui devra être achevé en trois années : le terme de cinq ans est assigné pour l'achèvement entier de la transversale.

Une des soumissions déposées entre les mains du Ministre des travaux publics contenait l'offre d'entreprendre sans subvention, un embranchement de Séez à Évreux par Conches, desservant Rugles et Laigle.

Ce tracé a été étudié avec soin, envisagé dans toute sa portée et soutenu avec persévérance par un membre de la Commission. Il n'a point été adopté par les huit autres. Voici nos motifs.

Déjà la Commission s'était prononcée contre la dé-

viation forcée des courants actuels de la circulation. Elle a écarté un projet tendant à jeter vers la ligne de l'Ouest le mouvement du commerce de Normandie. Elle n'admet pas davantage que le mouvement des voyageurs et des provenances de l'Ouest soit rejeté vers le chemin de Rouen, et telle eût été la conséquence infaillible de ce projet.

Nous n'aurions pas d'autres développements à produire, si l'attention du Gouvernement et de la Commission n'avait été appelée sur les ramifications que cette même ligne transversale pourrait utilement recevoir. Dans la séance du 2 juillet 1845, un membre de la Chambre a provoqué l'étude et l'exécution d'un chemin de fer entre Falaise et Granville; de concert avec ses collègues de députation, il a renouvelé sa demande : mais la Commission n'était pas en mesure d'y donner suite, la formalité des enquêtes n'ayant pas été remplie, et aucune Compagnie n'ayant déposé de soumission.

Il nous est démontré néanmoins, que l'industrie privée n'hésitera pas à se changer, sans le concours de l'État, d'un travail qui présente toutes les chances de bonne spéculation.

Votre Commission a voulu pourvoir, dès l'année dernière, aux besoins de l'importante ville d'Alençon, dans l'éventualité aujourd'hui réalisée du passage de la ligne principale par le Mans. A cet effet, nous avions pris l'initiative d'un embranchement partant de la Loupe, passant par Tourouvre au nord de Mortagne, pour desservir Alençon en rejoignant le chemin d'Alençon sur Caen; ces deux embranchements concédés à la même Compagnie et sous des conditions identiques.

La Commission maintient ce tracé après avoir mûrement réfléchi sur les considérations produites à l'appui d'un tracé qui eût desservi Dreux, Verneuil et Laigle. Nous avons reçu et examiné un grand nombre de pétitions déposées sur le bureau de la Chambre, au nom des communes situées dans cette direction ; leurs réclamations ont été vivement appuyées dans le sein de la Commission.

« On a établi que cette ligne laisserait les affaires « de la Bretagne avec Paris et la Normandie suivre « leur courant habituel ; on respecterait leurs ha- « bitudes, fondées sur des besoins qui dérivent de la « nature des lieux, de leur richesse et de leur in- « dustrie ; on exécuterait un chemin placé dans les « conditions satisfaisantes au point de vue de l'art « et du trafic des points intermédiaires, puisque « l'on reconnaît que le commerce a lieu par le che- « min compris entre Chartres et Séez ; on réduirait « de 15 kilomèt. le chemin de Paris à Alençon.

« Enfin, on se réserverait la facilité de mettre « en communication directe et à peu de frais, le « département de l'Eure avec Chartres et même « avec Orléans.

« Il est vrai qu'on imposait à la Compagnie con- « cessionnaire l'obligation de faire 23 kilomètres « de plus ; mais c'était sur sa propre demande, et « pour relier ultérieurement Évreux avec Alençon ; « elle n'aurait eu à exécuter que 55 kilomètres au « lieu de 93 kilomètres.

« A ces avantages, on objecte, il est vrai, que le « chemin de Caen à Paris ne peut convenablement « rejoindre celui de Rouen qu'à Rosny, après « avoir passé par Evreux ; qu'il se trouve ainsi paral- « lèle et trop rapproché de celui qui passerait par

« Dreux et Verneuil, et qu'enfin la Compagnie de
« Caen met pour condition aux concessions qu'elle
« obtient du chemin de Rouen au Hâvre, de faciliter
« le passage du chemin de Rennes par Chartres.
« Mais la minorité de votre Commission fait remar-
« quer que ce défaut de parallélisme rapproché,
« n'existe que sur un parcours d'environ 50 kilo-
« mètres, que là encore ces deux chemins seront
« à 25 kilomètres l'un de l'autre; que cet incon-
« vénient, par-dessus lequel on est obligé de passer
« dans un grand nombre de circonstances, est
« bien faible et plus que compensé par les avanta-
« ges qu'elle a énumérés ci-dessus. Elle assure qu'il
« en sera de la condition imposée par la Com-
« pagnie de Rouen, ce qu'il en a été de toutes les
« conditions sans fondement sérieux qu'elle a vu
« surgir et s'évanouir devant elle, et elle demeure
« convaincue qu'il suffirait de décider le passage
« par Dreux et Verneuil, pour voir disparaître im-
« médiatement cette condition de la soumission du
« chemin de Caen. »

La Commission ne pouvait oublier que la ligne directe de Caen à Paris est définitivement dirigée de Bernay par Conches, et Evreux : ce tracé n'est point arbitraire, il est obligatoire, puisque d'insurmontables difficultés s'opposent au passage par Louviers; si ce chemin de Caen à Paris par Louviers avait été préféré, celui d'Alençon à Paris par Dreux eût pu être admis ; mais rapprocher les deux lignes à la distance de 30 ou 40 kilomètres et les faire courir parallèlement, ce serait exposer les deux Compagnies à renouveler les luttes dont l'expérience a constaté ailleurs les funestes effets.

Nous devons ajouter, pour bien faire comprendre nos motifs, que la loi à intervenir procède par voie de concession directe. Or, les concessionnaires, MM. Pereire, Thurnesseyn et Tarbé, se sont substitués purement et simplement à la demande de leur compétiteur : ils ne soumissionnent plus la ligne de Dreux, nous n'avons rien à changer à leurs offres; et d'ailleurs, si quelque jour le besoin de communications plus multipliées se fait sentir, la puissance publique n'aliène pas son droit de les concéder.

La Commission s'est prononcée contre le tracé par Dreux, Verneuil et Laigle, à la majorité de 7 voix contre 2. Elle laisse à l'Administration supérieure le soin de désigner les points intermédiaires: mais elle croit opportun de dire quelqnse mots d'une réclamation formulée par la villede Séez.

L'avant-projet détache l'embranchement auprès de La Loupe, passe à la Viarderie et forme auprès de Nauphe un triangle de raccordement avec les deux branches du chemin de Caen, l'une descendant vers Alençon, l'autre passant à Séez. Ainsi le nœud des deux chemins serait placé au centre d'une commune qui n'a pas de population agglomérée, et à 5 kilomètres d'une ville qui possède un évêché, divers établissements d'instruction publique, et l'un des principaux marchés du département de l'Orne. Une variante passant par le château de Chalange, par la Bigottière et la vallée de l'Orne, ne présenterait de difficultés d'art que sur une longueur 7 kilom. de plus. Toutefois, l'absence d'une étude comparative des deux tracés a suspendu nos résolutions; la Commission se borne à recommander l'adoption du tracé qui placera à

Séez même le point de jonction des chemins d'Alençon vers Paris et vers Caen, et s'appuie d'un vœu unanime du conseil général de l'Orne.

« Le commerce de Caen demande que dans les
« cahiers de charges des chemins de fer aboutis-
« sant à cette ville, on soumette à une tarification
« réduite, le transport des huîtres, du poisson frais
« et autres comestibles : ces articles sont pour le
« littoral du Calvados, un élément habituel d'ex-
» portation. Le transport devrait être soumis à une
« taxe assez modérée pour leur assurer l'usage des
« chemins de fer. »

La question a été jugée l'année dernière; le prix dont on se plaint est inférieur au prix de transport d'un roulage accéléré. L'intérêt des Compagnies est de satisfaire aux demandes de cette nature, plutôt que de perdre des transports importants ; mais il n'y a pas lieu à prescrire des réductions qu'elles ont la faculté d'accorder pour tous les objets mentionnés à leurs tarifs, et pour tous les points de leur parcours. La Commission estime que tel est l'esprit des cahiers de charges actuellement consentis. Elle oppose cette opinion unanime dans son sein, à diverses réclamations qui lui ont été adressées, et l'eût soumise à votre sanction sous forme d'article spécial, si cette stipulation, introduite dans les deux concessions qui nous occupent, n'eût affaibli la portée des autres cahiers de charges. La Commission pense aussi que la faculté de consentir un abaissement de prix en cas de chargement complet d'un ou plusieurs wagons, ou de l'expédition d'un train entier, ressort des cahiers des charges existants, sous la condition expresse que les mêmes

réductions doivent être accordées sans aucune faveur à quiconque en réclame le bénéfice.

La trafic indiqué dans le rapport de M. de Condé, est inférieur à 17,000 fr. En conséquence, la concession sera de 75 ans. Vous voyez que nous acceptons comme éléments de calcul ces laborieuses investigations qui se recommandent par l'unité des vues et par l'appréciation impartiale des besoins locaux ; nous ne doutons pas que cette confiance ne soit partagée par les Compagnies.

Art. 4.

« La concession autorisée par l'article précédent, ne pourra être accordée qu'après dissolution et liquidation des deux Compagnies des chemins de fer de Paris à Versailles, rive droite et rive gauche, et qu'autant que la valeur relative de l'actif et du passif de chacune des deux Compagnies, et le prix pour lequel leurs actions seront comptées dans la formation du fonds social de la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest, auront été déterminés, d'après les règles établies par les traités intervenus entre ces deux Compagnies, à la date des 4 février 1845 et 15 avril 1846, lesquels resteront annexés à la présente loi.

« Les formalités préliminaires prescrites par le paragraphe précédent, devront être remplies dans le délai de six mois, à dater de la promulgation de la présente loi.

« La convention qui sera passée pour la conces-

sion et les statuts de la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest, seront homologués en même temps par ordonnance royale. »

La concession étant destinée aux deux Compagnies des chemins de fer de Paris à Versailles, comporte un examen sérieux de leurs intérêts respectifs, des intérêts qui les rapprochent de la Compagnie de Saint-Germain, et surtout de l'intérêt qui doit planer sur tous les autres, l'intérêt de l'Etat.

Nous prions la Chambre de consulter le rapport du 30 juin. Nous avions cherché à décrire clairement la situation qui existait alors. Elle a peu changé, car la Commission a formellement refusé de sanctionner par ses votes une transaction signée le 14 mars 1846, et qui aurait eu pour effet de grever le passif de la future Compagnie de l'Ouest d'une somme de 2,500,000 fr. Cette Compagnie prendra seulement à sa charge la créance de l'Etat et les obligations des deux rives, dont l'apport consiste dans leurs valeurs mobilières et immobilières, dont l'estimation sera faite par un tribunal arbitral, où les délégués du Ministre des finances siégeront en nombre prépondérant.

La Commission n'a reconnu pour valable que la convention du 4 février 1845, en restreignant même l'application qu'elle peut recevoir aux faits consommés de 1840 à la fin de 1845.

Ces conditions ont paru trop favorables. Selon l'avis de la minorité :

« Apporter ces chemins pour le montant nominal de leurs actions et pour le chiffre de leur dette,

qui s'élève pour chacun à 7 millions, ce serait grèver la ligne de l'Ouest d'un passif de 35 millions, sans parler de la redevance au profit de Saint-Germain, qu'on ne saurait estimer à moins de 4 à 5 millions, après la mise en activité du chemin de l'Ouest ; ensemble 40 millions.

« Les deux chemins de Versailles n'ont donné ensemble de revenu net, en 1845, que 691,000 f. La rive gauche n'a payé ni dividende ni intérêt. La rive droite, l'intérêt de ses obligations étant servi, n'a pu distribuer que 1 1/2 pour 100 à ses actionnaires. Dans le désir de liquider ces deux anciennes affaires, il ne faut pas faire peser sur le nouveau chemin de l'Ouest le fardeau et les désastres de cette liquidation ; la ligne de l'Ouest n'est pas là pour se défendre, c'est un mineur dont nous devons protéger les droits.

« Si, pour base de cette liquidation, on adopte le traité de février 1845, c'est-à-dire le chiffre de 250 f. comme point de départ, pour la valeur des actions des deux rives, sauf à donner à la rive doite une plus-value résultant de la plus grande élévation de ses recettes et de la plus grande valeur de son actif mobilier et immobilier, c'est à l'inventaire de l'exercice de 1844 qu'il faudrait se reporter pour arbitrer la plus-value. Depuis cette époque, la relation entre ces deux valeurs s'est considérablement modifiée, et dans les deux sens contraires. La rive gauche, de plus en plus abandonnée, a vu s'altérer le montant de ses recettes, décroître l'état de son mobilier ; la droite, au contraire, s'est enrichie de tout ce qui échappait à la rive gauche ; d'où la conséquence qu'il faut, ou, en prenant le chiffre de 250 fr., s'en tenir à la situation de l'exercice 1844, ou,

si l'on prend la situation actuelle, abaisser le chiffre de 250 fr. Nous avons entendu dire aux membres des conseils des deux rives, que la situation actuelle ferait arriver la valeur des actions rive droite à 550 fr.; qu'y a-t-il de commun entre 550 fr. et les 8 fr. de dividende qu'a distribués cette entreprise à ses actionnaires pour l'exercice 1845? »

A ces observations, la majorité oppose des faits et des dates : la rive gauche a entretenu son mobilier et dépensé, en 1845, plus de 300,000 fr. pour l'amélioration de sa voie. L'inventaire des exercices antérieurs à 1845 est la base équitable d'une liquidation, puisqu'il n'a pas dépendu des deux Compagnies que leur sort ne fût réglé dans la session dernière. Enfin, par la création du tribunal arbitral où trois délégués de l'autorité publique siégeront avec deux représentants des Compagnies, on obtiendra toute certitude que la plus-value d'un chemin sur l'autre sera déterminée par des juges désintéressés.

D'autres objections doivent être débattues à l'occasion de l'art. 4.

L'Administration supérieure a la faculté de répartir la circulation de l'Ouest entre les deux rives, conformément aux exigences de la sécurité publique; cela ne fait pas difficulté. Nous avons dû examiner l'opportunité actuelle d'une clause relative au partage de la circulation, en ce qui concerne l'attribution des trois cinquièmes du nombre total des voyageurs, comme servant de base au calcul du péage dû à la Compagnie de Saint-Germain.

La minorité a présenté des objections que nous reproduisons textuellement :

« La rive droite n'ayant point de tête de ligne qui puisse rentrer à l'État, en même temps que la ligne de l'Ouest, à l'expiration de la concession, cette rive droite étant obligée de rester tributaire de la Compagnie de Saint-Germain pendant trente ou quarante ans au-delà, l'État a intérêt à ne pas grever le chemin de l'Ouest de cette servitude, et de porter par conséquent sur la rive gauche, où il aura gare et tête de ligne, la plus grande partie, sinon même la totalité de la circulation de l'Ouest. L'État, qui, dans quinze ans, peut rentrer, par voie d'expropriation, dans la possession de la ligne de l'Ouest, a intérêt à trouver à toute époque le chemin de la rive gauche bien achalandé.

« Si l'entreprise de la rive droite avait dû rester en dehors de l'entreprise de l'Ouest, au lieu de s'y fondre, on aurait compris, par un sentiment de justice distributive, qu'on lui eût réservé une portion de la circulation de l'Ouest. Mais cette réserve, inutile, onéreuse à la Compagnie de l'Ouest, ne profite absolument qu'à la Compagnie de Saint-Germain, et n'y profite qu'en grevant l'État, qui, aux termes de la loi de 1842, a droit au partage des bénéfices.

« Invoquera-t-on la plus grande commodité pour les voyageurs de l'Ouest, de pouvoir débarquer dans les quartiers plus vivants, plus animés de la rive droite ; mais la rue Saint-Lazare n'est pas le centre de Paris, le centre des affaires ; que l'on arrive *rue d'Assas* ou *rue Saint-Lazare*, il faut prendre un omnibus ou une voiture pour arriver à sa destination, peu importe quelques 100 mètres de plus à parcourir, quand surtout il faut, par contre, faire 7 kilomètres de plus pour arriver à Paris par

la rive droite. L'intérêt du public de l'Ouest est donc très-médiocrement engagé dans la faculté d'arriver dans la gare de Saint-Germain ; il n'y a de réellement engagé que les intérêts d'une Compagnie puissante, qui viendrait prendre à la Compagnie de l'Ouest tout ce qu'elle pourra lui prendre, et qui est facilitée dans l'accomplissement de ce dessein par sa position de concessionnaire future du chemin de l'Ouest.

« La Commission et le Gouvernement doivent résister, dans la liberté pleine et entière où l'on est de fixer la circulation de l'Ouest là ou bon semblera. C'est à la compagnie de Saint-Germain, si elle veut en appeler à elle une portion, à ne pas se montrer trop exigeante, ni sur le chiffre du péage, ni sur la répartition.

« La Compagnie de Saint-Germain reçoit à l'heure qu'il est 15 centimes pour droit de gare et de péage, tout compris, sur les voyageurs venant de Versailles ; elle n'est pas fondée à réclamer, comme elle le fait, un prix différentiel pour les provenances au-delà de Versailles. Ce n'est pas au moment qu'on va augmenter le nombre des unités qui la parcourent, qu'elle peut réclamer davantage sur chaque unité. En supposant que les arrivages de l'Ouest l'obligent à quelque aménagement de gare (ce qui est douteux, si on considère que c'est en vue de la Compagnie de Rouen, qu'elle prépare ses aménagements), l'augmentation ne devrait porter que sur les droits de gare, et en aucune façon sur le péage de la voie, à laquelle aucune addition ne sera nécessaire de Paris à Asnières.

« Elle exige le péage sur les 3/5es de la circulation de l'Ouest, pourquoi? Pourquoi pas la moitié?

pourquoi pas le quart? Dès l'instant que l'État et la Commission ont la liberté de la lui mesurer, on ne saurait admettre le motif tiré de la répartition de la circulation spéciale de Versailles. Il est tout naturel que le chemin rive gauche, dans sa situation actuelle, soit plus ou moins déserté, à raison des craintes qu'il peut inspirer, craintes qui cesseront dès que, réuni à l'Ouest, il donnera tous les gages de sécurité convenables.

« La circulation de l'Ouest aurait dû être fixée uniquement sur la rive gauche, et dans l'intérêt de l'Etat, futur propriétaire du chemin, et dans l'intérêt de la Compagnie de l'Ouest, et dans l'intérêt municipal des quartiers de la rive gauche de Paris. Ce n'est qu'au profit de la Compagnie de Saint-Germain (qui se sert de la position des futurs concessionnaires de l'Ouest, principaux intéressés de Saint-Germain, pour soutenir ses exigences), que va s'en faire le détournement.

« La Compagnie de Saint-Germain affecte de diminuer l'importance de ce détournement. Suivant elle, il ne pourrait s'agir que de 200,000 voyageurs, et 100,000 tonnes pour la totalité. Il y a une base d'appréciation qui ne saurait faillir : on doit prévoir que le chemin de l'Ouest, qui réunira plus de 400 kilomètres, représentera, au bout d'un certain temps, un arrivage à Paris égal à celui de Rouen, qui n'a que 130 kilomètres. La Compagnie de Rouen a payé, en 1845, 481,000 fr. à la Compagnie de Saint-Germain : ce qui ferait, en ramenant son tribut à ce qui est réclamé pour le tribut de l'Ouest, environ pour celle-ci 300,000 fr. ; soit pour les 3/5es, 180,000 f. Par ce fait, la Compagnie de l'Ouest se trouvera donc grevée, par l'obligation de

payer à Saint-Germain 180,000 fr., pour une circulation qu'elle aurait pu *concentrer* dans une gare spacieuse sur la rive gauche, d'un capital de 3,500,000 francs : le tout, pour amener le public dans une gare étroite, sans abords, où sera à la fois entassée la circulation de Versailles, Saint-Germain, Rouen, Caen, Le Hâvre, Dieppe, etc. »

La majorité de la Commission ne partage pas cette manière de voir. Actuellement, le nombre des voyageurs de Versailles qui descendent à la gare Saint-Lazare, est notablement supérieur aux 3/5es du nombre total ; c'est une tendance que la Commission constate, sans avoir à l'expliquer. Mais si l'on tient à lutter contre ce déplacement de la population de Paris, qui, dit-on, s'agglomère rapidement sur la rive droite ; si l'on craint que la direction donnée à la circulation de l'Ouest n'influe sur le délaissement de la rive gauche, la précaution la plus efficace consiste à limiter le nombre des voyageurs acquittant un péage pour descendre à la gare Saint-Lazare. La fixation d'une proportion quelconque détournera certainement la Compagnie de Saint-Germain d'attirer chez elle le mouvement et la circulation : elle ferait user ses rails sans être dédommagée par le péage. La proportion des 3/5es est plus en harmonie avec les faits que ne le serait le partage par moitié ; nous l'avons conservée en 1846, telle que nous l'avions admise en 1845. Cette limite ne pourra être dépassée, mais elle pourra n'être pas atteinte, ce qui adviendra si la rive gauche amène à Paris plus des 2/5 des voyageurs.

Nous vous avions exposé nos doutes relativement à la tarification du péage sur le tronc commun entre Asnières et Paris, ainsi que sur le droit

conventionnel de gare à percevoir par la Compagnie de Saint-Germain. Après un sérieux examen, ce droit de gare a été maintenu à 0f,15c par personne. Quant au droit de péage, il sera réduit dans la proportion de 25 pour 100, attendu que nous avons envisagé la création du chemin de l'Ouest, raccordé aux deux chemins de Versailles, comme un prolongement ayant plus de 300 kilomètres. Les anciens cahiers de charges ne contiennent pas la prudente réserve qui a été introduite depuis quelques années, et qui permet d'imposer les réductions proportionnées au développement des lignes. Il a donc fallu transiger avec la Compagnie de Saint-Germain sur ce point comme sur plusieurs autres.

Une stipulation particulière a été nécessaire à l'effet de coordonner les tarifs abaissés pour les services publics, avec les péages que la Compagnie de Saint-Germain aurait pu revendiquer. Les militaires isolés ou en corps seraient passibles du droit de 40 centimes pour le parcours entre Asnières et Paris, droit payable par la Compagnie de l'Ouest, qui ne recevrait d'eux que 20 centimes dans le premier cas, ou 10 centimes dans le second. Les représentants de la Compagnie de Saint-Germain ont déclaré qu'ils se contenteraient de la moitié du bénéfice restant à la Compagnie de l'Ouest, tous frais faits.

Nous signalons à votre attention le second traité portant la date du 15 avril 1846, et qui réunirait la connexité des intérêts existant entre la Compagnie de Versailles (rive droite) et la Compagnie de Saint-Germain ; il répond à diverses objections qu'il ne nous paraît pas indispensable d'analyser ici. Les

traités à intervenir entre la Compagnie de l'Ouest et la Compagnie de Saint-Germain, devront, avant tout commencement d'exécution, être soumis à l'approbation de l'autorité supérieure.

Après les ajournements qu'il n'a pas dépendu de votre Commission de prévenir, les départements de l'Ouest ont quelque droit à obtenir une pleine certitude de voir entamer bientôt les travaux soumissionnés par la Compagnie, dont la formation dépend de la fusion de deux éléments longtemps hostiles et actuellement distincts. Votre Commission se fût montrée imprévoyante, si elle eût négligé d'assigner un bref délai pour les opérations qui doivent précéder l'homologation simultanée des statuts de la Compagnie de l'Ouest et la concession définitive. Quand la loi sera promulguée, il faut que nul n'ait la faculté d'en suspendre les effets. Un terme de six mois sera fixé pour l'accomplissement des formalités légales imposées aux Compagnies. Cette disposition de la loi émane de la Commission; pour toutes les autres clauses de quelque intérêt, la Commission a reçu l'engagement positif des fondés de pouvoir de la Compagnie de Versailles.

Le cautionnement spécial au chemin de Rennes, agréé l'année passée, consistait dans l'apport des deux chemins de fer et de leur mobilier ; on avait exigé, en sus, une somme de 500,000 fr. en numéraire, qui sera doublée en raison des constructions à exécuter dans Paris, et hors Paris, tels que viaducs, débarcadère de voyageurs et aménagemens appropriés à cette destination. Les deux chemins de Versailles servent en outre de gage à l'Etat.

Le conseil municipal de Versailles a pris une

délibération relative au chemin de l'Ouest, dans son parcours à travers le territoire de cette commune; elle nous a été communiquée. Il s'agissait de ramener les tarifs du chemin de la rive droite, au taux primitivement consenti et résultant de l'adjudication passée le 26 avril 1837. « Vu la situation fâcheuse « des deux rives, une loi du 1er août 1839 a auto« risé l'Administration à statuer provisoirement « sur les modifications que les Compagnies pour« raient demander. Le Gouvernement se montre « juste, mais généreux, en accordant aux Compa« gnies réunies la concession du chemin de l'Ouest. « Il ne resterait plus de motifs pour enlever aux « communes traversées par ce chemin le béné« fice des adjudications de 1837. »

La Commission s'est attachée à ne point créer de position difficile pour la Compagnie future de l'Ouest. L'abaissement réclamé par la ville de Versailles deviendrait onéreux à cette Compagnie, car les prix soumissionnés en 1837 sont inférieurs à ceux des tarifs actuels. Les parcours à petites distances ont d'ailleurs leurs règles spéciales; tantôt ils sont susceptibles de réduction en vue de la concurrence des voitures, tantôt ils sont grevés de frais accessoires. Pour ces motifs, ils peuvent être différents des prix appliqués aux mêmes distances, sur un long parcours.

L'affaire est de nature à être instruite par l'Administration supérieure; la Commission n'a point statué.

Art. 5.

« Les travaux de raccordement des chemins de fer de Versailles avec celui de Versailles à Chartres, se-

ront exécutés conformément aux lois du 11 juin 1842 et du 19 juillet 1845.

« Un crédit de deux millions de francs (2,000,000 fr.) est ouvert au Ministre des travaux publics sur l'exercice 1846, en sus du crédit déjà alloué par la loi du 26 juillet 1844. »

La loi de 1844 dispose « qu'il sera statué par la « loi de concession, sur le mode et les conditions « de l'embranchement des chemins de Rennes avec « les chemins de Versailles. » Cette prudente réserve eut pour sanction le retranchement d'un crédit de 2,000,000 de fr. proposé pour exécuter ce raccordement. Nous vous demandons de rétablir ce crédit.

Plusieurs projets ont été mis sous les yeux de la Commission. Elle n'a pas eu à exprimer de préférence, attendu que les enquêtes ne sont pas complètes. L'Administration a la mission d'apprécier les exigences toutes spéciales d'une circulation aussi active que celle de Paris à Versailles : le cahier des charges lui en donne la faculté.

Quel que soit le mode de raccordement, c'est un travail qui rentre dans les conditions établies par les lois de 1842 et 1845. L'État fournira le terrain, les terrassements et travaux d'art : la Compagnie fournira les rails, et devra établir, au besoin, des voies supplémentaires.

Art. 6.

« Une somme de trente-quatre millions de francs « (34,000,000 fr.) est affectée à l'établissement des « parties du chemin de fer de Chartres à Rennes, « comprises 1° entre Chartres et le Mans, 2° entre « Laval et Rennes. »

La majorité de la Commission ayant décidé qu'il sera sursis à statuer sur le tracé de la section comprise entre le Mans et Laval, nous avons voulu réserver aux deux Chambres le droit de déterminer ultérieurement ce tracé. En conséquence, nous proposons de limiter provisoirement l'allocation générale à la somme de 34,000,000 fr. ; les travaux à exécuter aux frais de l'État, dans la partie laissée en lacune, sont évalués 16,100,000 fr., et cette allocation sera complétée par la loi qui ouvrira les premiers crédits de même nature que ceux de l'article suivant.

Art. 7.

« Sur l'allocation mentionnée en l'article précé-
« dent, il est ouvert au Ministre des travaux pu-
« blics, sur l'exercice 1846 un crédit de trois mil-
« lions de francs (3,000,000), et sur l'exercice 1847
« un crédit de cinq millions de francs (5,000,000). »

Les mesures introduites dans les cahiers de charges afin que les Compagnies ne puissent retarder, sous aucun prétexte, l'achèvement de la ligne de l'Ouest, obligent l'État à fournir son concours financier dans le plus court délai possible. Les annuités à inscrire successivement au Budget des Travaux Extraordinaires, seront proportionnées à l'importance de la ligne de l'Ouest, nous en avons l'espoir. Celles énoncées ici sont, évidemment sans doute, peu élevées (3,000,000 de francs pour l'exercice 1846, 5,000,000 de francs pour 1847), et votre Commission eût songé à les accroître, sans deux motifs : le premier, c'est que les combinaisons des Budgets de 1846 et 1847 sont fixées dans leur ensemble ; le second, c'est que les allo-

cations votées par les Chambres subsistent comme des limites de la dépense totale, mais que le Ministre des travaux publics dispose des crédits de l'exercice courant sans être tenu à les restreindre au maximum des annuités afférentes à chaque chemin. Les fonds sans emploi sont reversés sur les autres lignes. Les sections de Chartres au Mans et de Rennes à Laval pourront donc obtenir une plus large part que celle indiquée ici par les chiffres, et nous la sollicitons du Gouvernement.

Messieurs, les proportions d'un rapport supplémentaire ne comportent rien de plus qu'une simple analyse de nos principales délibérations. Quant aux questions d'un intérêt moindre, mais réel, si multipliées dans cette loi, nous sommes obligés d'en réserver le développement pour la discussion qui aura lieu devant vous.

Un mot encore, et ce mot est un conseil.

La circulation sur les chemins de fer est à son début. Un petit nombre de lignes, de peu de longueur, sont exploitées; quatre d'entre elles rayonnent autour de Paris, sous la main des administrations publiques et privées. Déjà cependant on a eu à déplorer de graves malheurs qui auraient pu amener des malheurs plus grands : des circonstances fortuites en ont atténué les conséquences.

Bientôt des lignes nombreuses s'étendront au loin : les mesures de précaution et de surveillance doivent suivre ce développement de la locomotion à grande vitesse. Ainsi, l'application de freins plus puissants, l'ordre de marche des convois, la limitation de la pesanteur des locomotives, sont des moyens utilement employés dans d'autres pays, et que la science s'applique à perfectionner chez

nous. Avant même d'ouvrir un chemin, ne doit-on pas établir dans les tunnels des cheminées d'airage et des chambres de sûreté espacées au plus de 500 mètres ? L'Administration peut les prescrire.

Enfin, puisque la vie de tant de voyageurs dépend de l'intelligence et du sang-froid d'un seul homme, ne convient-il pas de créer, aux frais de l'État, une grande école de machinistes, d'y mettre à l'épreuve l'énergie morale et physique des agents que les Compagnies emploieront de préférence à tous autres, mais à la condition qu'ils ne seront pas exclusivement absorbés, dans cette école, par les études théoriques ?

Voilà des questions qui ont été pour votre Commission l'objet d'une préoccupation constante : les résoudre, c'est pour le Gouvernement un devoir.

Le projet de loi a été adopté par la Commission, dans les termes proposés par M. le Ministre des travaux publics.

PROJET DE LOI.

Article premier.

Il sera établi un chemin de fer de Paris à Cherbourg, par Evreux et Caen, avec embranchement sur Rouen.

Art. 2.

Le Ministre des travaux publics est autorisé à concéder directement aux sieurs comte de Breteuil, duc de Plaisance, Edouard Blount et Auguste Michelet, au nom de la Compagnie qu'ils représentent, conformément aux listes de répartition qui devront être déposées par eux au Ministère des travaux publics, le chemin de fer de Caen sur Paris et sur Rouen, aux clauses et conditions du cahier des charges coté A, annexé à la présente loi.

Art. 3.

Le Ministre des travaux publics est autorisé à concéder directement aux sieurs Emile Pereire, Thurneyssen et Tarbé des Sablons, au nom de la

Compagnie qu'ils représentent, conformément aux listes de répartition qui devront être déposées par eux au Ministère des travaux publics, le chemin de fer de Versailles à Rennes, par Chartres, le Mans et Laval, avec embranchements du Mans sur Caen, et de Chartres sur Alençon, aux clauses et conditions du cahier des charges coté B, annexé à la présente loi.

Art. 4.

La concession autorisée par l'article précédent ne pourra être accordée qu'après dissolution et liquidation des deux Compagnies des chemins de fer de Paris à Versailles, rive droite et rive gauche, et qu'autant que la valeur relative de l'actif et du passif de chacune des deux Compagnies, et le prix pour lequel leurs actions seront comptées dans la formation du fonds social de la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest, auront été déterminés, d'après les règles établies par les traités intervenus entre ces deux Compagnies à la date des 4 février 1845 et 15 avril 1846, lesquels resteront annexés à la présente loi.

Les formalités préliminaires prescrites par le paragraphe précédent, devront être remplies dans le délai de six mois, à dater de la promulgation de la présente loi.

La convention qui sera passée et les statuts de la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest, seront homologués en même temps par ordonnance royale.

Art. 5.

Les travaux de raccordement des chemins de fer de Versailles avec celui de Versailles à Chartres, se-

ront exécutés conformément aux lois du 11 juin 1842 et du 19 juillet 1845.

Un crédit de deux millions de fr. (2,000,000 fr.) est ouvert au Ministre des travaux publics, sur l'exercice 1846, en sus du crédit déjà alloué par la loi du 26 juillet 1844.

Art. 6.

Une somme de trente-quatre millions de francs (34,000,000 fr.) est affectée à l'établissement des parties du chemin de fer de Chartres à Rennes comprises : 1° entre Chartres et le Mans, 2° entre Laval et Rennes.

Art. 7.

Sur l'allocation mentionnée en l'article précédent, il est ouvert au Ministre des travaux publics, sur l'exercice 1846, un crédit de trois millions de francs (3,000,000 fr.), et sur l'exercice 1847 un crédit de cinq millions de francs (5,000,000 fr.)

Art. 8.

Il sera pourvu aux dépenses autorisées par la présente loi, conformément à l'article 18 de la loi du 11 juin 1842.

CHEMINS DE L'OUEST.

CAHIERS DE CHARGES

A ET B.

A

CAHIER DE CHARGES

POUR LA CONCESSION DU CHEMIN DE FER

DE

CAEN A PARIS ET A ROUEN.

Article premier.

La Compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, tous les travaux du chemin de fer de Caen à Paris et à Rouen, dans le délai de cinq années au plus tard, à dater de l'ordonnance qui approuvera la convention à intervenir, et de manière que le chemin soit praticable dans toutes ses parties, à l'expiration du délai ci-dessus fixé.

La section de Mézidon à Caen, commune au chemin de fer du Mans sur Caen, et la station de Caen devront être terminées dans un délai de trois années.

Art. 2.

Le chemin de fer s'embranchera sur le chemin de fer de Paris à Rouen, en amont du souterrain de Rolleboise; il se

dirigera sur Evreux, passera par Conches, Serquigny, Bernay, Lisieux et Mézidon, et arrivera à Caen au point qui sera déterminé par l'Administration.

De Serquigny, une branche sera dirigée sur Rouen par ou près Brionne et Glos-sur-Rille, et se rattachera au chemin de fer de Paris à Rouen, avant l'arrivée dans cette dernière ville, au point qui sera fixé par l'administration.

Art. 3.

A dater de l'homologation de la convention, la Compagnie devra soumettre à l'Administration supérieure, de deux mois en deux mois, et par sections de 20 kilomètres au moins, rapporté sur un plan à l'échelle de 1 à 5,000, le tracé définitif du chemin de fer, en se conformant aux indications des articles précédents. Elle indiquera sur ce plan, sans préjudice des dispositions de l'article 6 ci-après, la position et le tracé des gares de stationnement et d'évitement, ainsi que les lieux de chargement et de déchargement. A ce même plan devront être joints un profil en long, suivant l'axe du chemin de fer, un certain nombre de profils en travers, le tableau des pentes et rampes, et un devis explicatif comprenant la description des ouvrages.

La Compagnie sera autorisée à prendre copie des plans, nivellements et devis dressés aux frais de l'État.

En cours d'exécution, la Compagnie aura la faculté de proposer les modifications qu'elle pourrait juger utile d'introduire; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'Administration supérieure.

Art. 4.

Le chemin de fer aura deux voies au moins sur tout son développement.

Sa largeur en couronne est fixée, pour deux voies, à huit mètres trente centimètres, dans les parties en levées, et à sept mètres quarante centimètres dans les tranchées et les rochers, entre les parapets des ponts et dans les souterrains.

La largeur de la voie, entre les bords intérieurs des rails,

devra être d'un mètre quarante-quatre centimètres ($1^m,44$) au moins.

La distance entre les deux voies sera au moins égale à un mètre quatre-vingts centimètres ($1^m,80$), mesurée entre les faces extérieures des rails de chaque voie.

La largeur des accotements, ou, en d'autres termes, la largeur entre les faces extérieures des rails extrêmes et l'arête extérieure du chemin, sera au moins égale à un mètre cinquante centimètres ($1^m,50$) dans les parties en levées, et à un mètre (1^m) dans les tranchées et les rochers, entre les parapets des ponts et dans les souterrains.

Art. 5.

Les alignements devront se rattacher suivant des courbes dont le rayon minimum est fixé à 800 mètres, et, dans le cas de ce rayon minimum, les raccordements devront, autant que possible, s'opérer sur des paliers horizontaux.

Le maximum des pentes et rampes du tracé n'excédera pas huit millimètres par mètre.

La Compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article, comme à celles de l'article précédent, les modifications dont l'expérience pourra indiquer l'utilité et la convenance ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'Administration supérieure.

Art. 6.

Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'Administration, la Compagnie préalablement entendue.

Indépendamment des gares d'évitement, la Compagnie sera tenue d'établir, pour le service des localités traversées par les chemins de fer, ou situées dans le voisinage de ce chemin, des gares ou ports secs, destinés tant aux stationnements qu'aux chargements et aux déchargements, et dont le nombre, l'emplacement et la surface seront déterminés par l'Administration, après enquête préalable.

En ce qui touche la station de Caen, la Compagnie sera tenue d'en partager l'usage avec la Compagnie qui sera ultérieurement concessionnaire du chemin de fer de Caen à

Cherbourg, si l'administration reconnaît que cette mesure ne peut offrir aucun inconvénient.

Elle devra également, si l'Administration n'y voit aucun inconvénient, partager avec la Compagnie concessionnaire du chemin du Mans sur Caen, la station de Caen et celle de Mézidon.

Les redevances à payer, dans ces deux cas, par les Compagnies des chemins de fer de Caen à Cherbourg et du Mans sur Caen, ainsi que les conditions de l'usage commun, seront réglées par l'Administration supérieure.

Art. 7.

A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'Administration, le chemin de fer, à la rencontre des routes royales ou départementales, devra passer, soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes.

Les croisements de niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

Art. 8.

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du pont ne sera pas moindre de huit mètres (8 m.) pour la route royale, de sept mètres (7 m.) pour la route départementale, de cinq mètres (5 m.) pour le chemin vicinal de grande communication, et de quatre mètres (4 m.) pour le simple chemin vicinal. La hauteur sous clef, à partir de la chaussée de la route, sera de cinq mètres (5 m.) au moins ; pour les ponts en charpente la hauteur sous poutre sera de quatre mètres trente centimètres (4 m. 30 c.) au moins; la largeur, entre les parapets, sera au moins de sept mètres quarante centimètres (7 m. 40 c.), et la hauteur de ces parapets de quatre-vingts centimètres (0 m. 80 c.) au moins.

Art. 9.

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin, sera fixée au moins à huit mètres (8 m.) pour la route royale, à sept mètres (7 m.) pour la route départementale, à cinq mètres (5 m.) pour le chemin vicinal de

grande communication, et à quatre mètres (4 m.) pour le simple chemin vicinal. L'ouverture du pont, entre les culées, sera au moins de sept mètres quarante centimètres (7 m. 40 c.), et la distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails, ne sera pas moindre de quatre mètres trente centimètres (4 m. 30 c.).

Art. 10.

Lorsque le chemin de fer traversera une rivière, un canal ou un cours d'eau, le pont aura la largeur de voie et la hauteur de parapet fixées à l'art. 18.

Quant à l'ouverture du débouché et à la hauteur sous clef au-dessus des eaux, elles seront déterminées par l'Administration dans chaque cas particulier, suivant les circonstances locales.

Art. 11.

Les ponts à construire à la rencontre des routes royales ou départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, seront en maçonnerie ou en fer.

Ils pourront aussi être construits avec travées en bois et piles et culées en maçonnerie, mais il sera donné à ces piles et culées l'épaisseur nécessaire pour qu'il soit possible ultérieurement de substituer aux travées en bois, soit des travées en fer, soit des arches en maçonnerie.

Art. 12.

S'il y a lieu de déplacer les routes existantes, la déclivité des pentes ou rampes sur les nouvelles directions ne pourra pas excéder trois centimètres par mètre pour les routes royales et départementales, et cinq centimètres pour les chemins vicinaux.

L'Administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à la règle précédente.

Art. 13.

Les ponts à construire à la rencontre des routes royales ou départementales, et des rivières ou canaux de naviga-

tion et de flottage, ainsi que les déplacements des routes royales ou départementales, ne pourront être entrepris qu'en vertu de projets approuvés par l'Administration supérieure.

Le préfet du département, sur l'avis de l'ingénieur en chef des ponts-et-chaussées, et après les enquêtes d'usage, pourra autoriser les déplacements des chemins vicinaux et la construction des ponts à la rencontre de ces chemins, et des cours d'eau non navigables ni flottables.

Art. 14.

Dans le cas où des routes royales ou départementales ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails ne pourront être élevés au-dessus ou abaissés au-dessous de la surface de ces chemins de plus de trois centimètres (0m,03). Les rails et le chemin de fer devront, en outre, être disposés de manière à ce qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation.

Des barrières seront tenues fermées de chaque côté du chemin de fer, partout où cette mesure sera jugée nécessaire par l'Administration.

Un gardien, payé par la Compagnie, sera constamment préposé à la garde et au service de ces barrières.

Art. 15.

La Compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu, ou modifié par les travaux dépendant de l'entreprise.

Les aqueducs qui seront construits à cet effet sur les routes royales et départementales seront en maçonnerie ou en fer.

Art. 16.

A la rencontre des rivières flottables et navigables, la Compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation et du flottage n'éprouve ni interruption, ni entraves pendant l'exécution des travaux.

La même condition est expressément obligatoire pour la Compagnie, à la rencontre des routes royales et départementales et autres chemins publics ; à cet effet, des routes et ponts provisionnels seront construits par les soins et aux frais de la Compagnie partout où cela sera jugé nécessaire.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, les ingénieurs des localités devront reconnaître et constater si les travaux provisoires présentent une solidité suffisante, et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé pour l'exécution et la durée de ces travaux provisoires.

Art. 17.

Les percées ou souterrains dont l'exécution sera nécessaire, auront sept mètres quarante centimètres (7 m. 40 c.) de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails, et cinq mètres cinquante centimètres (5 m. 50 c.) de hauteur sous clef, à partir de la surface du chemin ; la distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie sera au moins de quatre mètres trente centimètres (4 m. 30 c.).

Si les terrains dans lesquels les souterrains seront ouverts présentaient des chances d'éboulement ou de filtration, la Compagnie sera tenue de prévenir ou d'arrêter ce danger par des ouvrages solides et imperméables.

Art. 18.

Les puits d'airage et de construction des souterrains ne pourront avoir leur ouverture sur aucune voie publique, et là où ils seront ouverts, ils seront entourés d'une margelle en maçonnerie de deux mètres de hauteur.

Art. 19.

La Compagnie pourra employer dans la construction du chemin de fer les matériaux communément en usage dans les travaux publics de la localité ; toutefois, les têtes de voûtes, les angles, socles, couronnements, extrémités de radiers, seront, autant que possible, en pierre de taille.

Dans les localités où il n'existera pas de pierre de taille, l'emploi de la brique ou du moellon dit *d'appareil*, sera toléré.

Les rails et autres éléments constitutifs de la voie de fer, devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination. Le poids des rails sera au moins de trente kilogrammes par mètre courant.

Art. 20.

Le chemin de fer sera clôturé et séparé des propriétés particulières par des murs ou des haies, ou des poteaux avec lisses.

Les barrières fermant les communications particulières s'ouvriront sur les terres, et non sur le chemin de fer.

Art. 21.

Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au chemin de fer et à toutes ses dépendances, telles que gares de croisement et de stationnement, lieux de chargement et de déchargement, ainsi qu'au rétablissement des communications déplacées ou interrompues, et de nouveaux lits des cours d'eau, seront achetés et payés par la Compagnie.

La Compagnie est substituée aux droits, comme elle est soumise à toutes les obligations qui dérivent pour l'Administration, de la loi du 3 mai 1841.

Art. 22.

L'entreprise étant d'utilité publique, la Compagnie est investie de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'Administration elle-même pour les travaux de l'Etat. Elle pourra, en conséquence, se procurer par les mêmes voies les matériaux de remblai et d'empierrement nécessaires à la construction et à l'entretien du chemin de fer; elle jouira, tant pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des terres et matériaux, des privilèges accordés par les mêmes lois et règlements aux entrepreneurs de travaux publics, à la charge, par elle, d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés, ou, en

cas de non-accord, d'après les règlements arrêtés par le conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'État, sans que, dans aucun cas, elle puisse exercer de recours, à cet égard, contre l'Administration.

Art. 23.

Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront supportées et payées par la Compagnie.

Art. 24.

Pendant la durée des travaux, qu'elle effectuera, d'ailleurs, par des moyens et des agents de son choix, la Compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'Administration. Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la Compagnie de s'écarter des dispositions qui lui sont prescrites par le présent cahier des charges.

En conséquence, dans le cas où la Compagnie ferait usage de matériaux défectueux, ou n'exécuterait pas les travaux selon les règles de l'art, l'Administration pourra prescrire la mise au rebut des matériaux employés et ordonner la suspension des travaux et, au besoin, la démolition des ouvrages. Dans le cas où la Compagnie n'obtempérerait pas aux réquisitions qui lui seraient adressées, il sera dressé procès-verbal, lequel sera transmis au conseil de préfecture pour être statué ce qu'il appartiendra ; le tout sans préjudice de la réception provisoire et définitive attribuée à l'Administration par l'article 25 ci-après.

Art. 25.

A mesure que les travaux seront terminés sur des parties des chemins de fer, de manière que ces parties puissent être livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception par un ou plusieurs commissaires que l'Administration désignera. Le procès-verbal du ou des commissaires délégués ne sera valable qu'après homologation par l'Administration supérieure.

Après cette homologation, la Compagnie pourra mettre

en service les dites parties de chemins de fer, et y percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés.

Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive des chemins de fer.

Art. 26.

Après l'achèvement total des travaux, la Compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du chemin de fer et de ses dépendances ; elle fera dresser également à ses frais, contradictoirement avec l'Administration, un état descriptif des ponts, aqueducs et autres ouvrages d'art qui auront été établis conformément aux conditions du présent cahier des charges.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif, sera déposée, aux frais de la Compagnie, dans les archives de l'Administration des ponts-et-chaussées.

Art. 27.

Les ouvrages qui seraient situés dans le rayon des places et dans la zône des servitudes, et qui, aux termes des règlements actuels, devraient être exécutés par les officiers du génie militaire, le seront par les agents de la Compagnie, mais sous le contrôle et la surveillance de ces officiers, et conformément aux projets particuliers qui auront été préalablement approuvés par les Ministres de la guerre et des travaux publics.

La même faculté pourra être accordée, par exception, pour les travaux sur le terrain militaire occupé par les fortifications, toutes les fois que le Ministre de la guerre jugera qu'il n'en peut résulter aucun inconvénient pour la défense.

Art. 28.

Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, et de manière que la circulation soit toujours facile et sûre.

L'état du dit chemin et de ses dépendances sera reconnu

annuellement, et plus souvent, en cas d'urgence et d'accidents, par un ou plusieurs commissaires que désignera l'Administration.

Les frais d'entretien et ceux de réparation, soit ordinaires, soit extraordinaires, resteront entièrement à la charge de la Compagnie.

Pour ce qui concerne cet entretien et ces réparations, la Compagnie demeure soumise au contrôle et à la surveillance de l'Administration.

Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office, à la diligence de l'Administration et aux frais de la Compagnie. Le montant des avances faites sera recouvré par des rôles que le préfet du département rendra exécutoires.

Art. 29.

Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux seront supportés par la Compagnie.

Ces frais seront imputés sur la somme que la Compagnie est tenue de verser annuellement dans la caisse du receveur général du département du Calvados, conformément à l'art. 55 ci-après.

En cas de non-versement dans le délai fixé, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 30.

Si, dans le délai d'une année, à dater de l'homologation de la convention, la Compagnie ne s'est pas mise en mesure de commencer les travaux, et si elle ne les a pas effectivement commencés, elle sera déchue de plein droit de la concession du chemin de fer, et sans qu'il y ait lieu à aucune mise en demeure ni notification quelconque.

Dans le cas de déchéance prévu par le paragraphe précédent, la somme de cinq millions de francs (5,000,000), déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 59, à titre de cautionnement, par la Compagnie, deviendra la propriété du Gouvernement, et restera acquise au Trésor public.

Les travaux une fois commencés, le cautionnement sera

rendu par dixième, et proportionnellement à l'avancement des travaux.

Art. 31.

Faute par la Compagnie d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux à sa charge dans le délai fixé par l'article premier, ou de les avoir amenés à moitié de leur achèvement à la moitié de la troisième année, faute également par elle d'avoir achevé la moitié au moins de la section de Mézidon à Caen et de la station de Caen avant la fin de la seconde année, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement des travaux comme à l'exécution des autres engagements de la Compagnie, par le moyen d'une adjudication, qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier des charges, et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés, et des portions de chemin déjà mises en exploitation.

Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix.

La Compagnie évincée recevra de la nouvelle Compagnie la valeur que la nouvelle adjudication aura ainsi déterminée pour les dits objets.

La partie non encore restituée du cautionnement de la première Compagnie deviendra la propriété de l'État, et l'adjudication n'aura lieu que sur le dépôt d'un nouveau cautionnement.

Si l'adjudication, ouverte comme il vient d'être dit, n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases après un délai de six mois, et si cette seconde tentative reste également sans résultat, la Compagnie sera définitivement déchue de tous droits à la concession, et les parties de chemin déjà exécutées, ou qui seraient mises en exploitation, deviendront immédiatement la propriété de l'État.

En cas d'interruption partielle ou totale de l'exploitation du chemin de fer, l'Administration prendra immédiate-

ment aux frais et risques de la Compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la Compagnie n'a pas valablement justifié des moyens de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le Ministre des travaux publics.

Les dispositions de l'article 30 et du présent article ne seront point applicables, au cas où le retard ou la cessation des travaux, ou l'interruption de l'exploitation, proviendraient de force majeure régulièrement constatée.

Art. 32.

La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépendances : la cote en sera calculée, comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer, seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité, et la Compagnie devra également payer toutes les contributions auxquelles ils pourront être soumis.

L'impôt dû au Trésor sur le prix des places, ne sera prélevé que sur la partie du tarif correspondant aux prix de transport des voyageurs.

Art. 33.

Des règlements d'administration publique, rendus après que la Compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'usage et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions, resteront à la charge de la Compagnie. Toutefois, les traitements des commissaires spéciaux de police et des agents qui, sous leurs ordres, surveilleront l'exploitation du chemin de fer, seront payés sur les fonds du Trésor.

La Compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation

de l'Administration, les règlements de toute nature qu'elle fera pour le service et l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents, seront obligatoires pour la Compagnie et pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Art. 34.

Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles connus; elles devront consumer leur fumée, et devront satisfaire d'ailleurs à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par le Gouvernement, pour la mise en circulation de cette classe de machines.

Les voitures des voyageurs devront également être du meilleur modèle: elles seront toutes suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de trois classes au moins.

Les voitures de la première classe seront couvertes, garnies et fermées à glaces.

Celles de la seconde classe seront couvertes, fermées à glaces, et auront les banquettes rembourrées.

Celles de la troisième classe seront couvertes et fermées avec rideaux.

Les voitures de toutes classes devront remplir les conditions réglées ou à régler pour les voitures qui servent au transport des personnes.

Les wagons de marchandises et de bestiaux, et les plates-formes seront de bonne et solide construction.

Art. 35.

Pour indemniser la Compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui concède, pour un laps de temps qui ne pourra excéder soixante et douze ans, à dater de l'époque fixée pour l'achèvement des travaux, l'autorisation de percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés.

Il est expressément entendu que les prix de transport

ne seront dus à la Compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ce transport à ses frais et par ses propres moyens.

La perception aura lieu par kilomètre, sans égard aux fractions de distance : ainsi un kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru. Néanmoins, pour toute distance parcourue moindre de 6 kilomètres, le droit sera perçu comme pour 6 kilomètres entiers.

Le poids de la tonne est de 1,000 kilogrammes. Les fractions de poids ne seront comptées que par centième de tonne; ainsi, tout poids compris entre zéro et 10 kilogrammes paiera comme 10 kilogrammes; entre 10 et 20 kilogrammes, il paiera comme 20 kilogrammes; entre vingt et trente, il paiera comme trente kilogrammes, etc.

L'Administration déterminera par des règlements spéciaux, la Compagnie entendue, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises et des convois spéciaux des postes, et la durée du trajet.

Dans chaque convoi, la Compagnie aura la faculté de placer des voitures spéciales pour lesquelles les prix seront réglés par l'Administration, sur la proposition de la Compagnie; mais il est expressément stipulé que le nombre de places à donner dans ces voitures n'excédera pas le cinquième du nombre total des places du convoi.

A moins d'autorisation spéciale et révocable de l'Administration, tout convoi régulier de voyageurs devra contenir, en quantité suffisante, des voitures de toutes classes, destinées aux personnes qui se présenteront dans les bureaux du chemin de fer.

		TARIF.	PRIX DE péage.	PRIX DE transport.	TOTAL
			f. c.	f. c.	f. c.
Par tête et par kilomètre.	Voyageurs, non compris l'impôt du 10e sur le prix des places.	Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe)	0,07	0,03	0,10
		Voitures couvertes, fermées à glaces et à banquettes rembourrées (2e classe).	0,05	0,025	0,075
		Voitures couvertes et fermées avec rideaux (3e classe)	0,03	0,023	0,053
	Bestiaux.	Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait	0,07	0,03	0,10
		Veaux et porcs	0,025	0,015	0,04
		Moutons, brebis, agneaux, chèvres	0,01	0,01	0,02
Par tonne et par kilomètre.	Poissons.	Huîtres et poissons frais, à la vitesse des voyageurs	0,30	0,20	0,50
	Marchandises.	1re Classe. — Fontes moulées, fer et plomb ouvrés, cuivre et autres métaux ouvrés ou non, vinaigres, vins, boissons, spiritueux, huiles, cotons et autres lainages, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, sucre, café, drogues, épiceries, denrées coloniales et objets manufacturés	0,10	0,08	0,18
		2e Classe. — Blé, grains, farines, sels, chaux et plâtre, minerais, coke, charbon de bois, bois à brûler (dit de corde), perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, pierre de taille, bitumes, fontes brutes, fer en barres ou en feuilles, plomb en saumons	0,09	0,07	0,16

		TARIF.	PRIX DE péage.	PRIX DE transport.	TOTAL.
			f. c.	f. c.	f. c.
Par tonne et par kilomètre.	Suite des marchandises.	3e Classe. — Pierre à chaux et à plâtre, moellons, meulières, cailloux, sable, argile, tuiles, briques, ardoise, fumier et engrais, pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes.	0,08	0,06	0,14
		Houille	0,06	0,04	0,10
	Objets divers.	Wagon et chariot destinés au transport sur le chemin de fer, y passant à vide.	[illegible]	[illegible]	0,12
		Tout autre voiture destinée au transport sur le chemin de fer, y passant à vide, et machine locomotive ne traînant pas de convoi	0,15	0,10	0,25
		Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une machine locomotive avec son allège, marchant sans rien traîner.			
Par pièce et par kilomètre.		Voiture à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur	[illegible]	0,10	0,25
		Voiture à quatre roues et à deux fonds, et à deux banquettes dans l'intérieur	0,18	0,14	0,32
		(Le tarif sera double, si le transport a lieu à la vitesse des voyageurs. Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de tarif, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes. Les voyageurs excédant ce nombre pairront le prix des places de deuxième classe.)			

Les marchandises qui, sur la demande des expéditeurs, seraient transportées avec la vitesse des voyageurs, paieront à raison de trente-six centimes la tonne.

Les chevaux et bestiaux, dans le cas indiqué au paragraphe précédent, paieront le double des taxes portées au tarif.

Dans le cas où la Compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser au-dessous des limites déterminées par le tarif, les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs, et d'un an pour les marchandises.

Tous changements apportés dans les tarifs seront annoncés un mois d'avance par des affiches. Ils devront, d'ailleurs, être homologués par des décisions de l'Administration supérieure, prises sur la proposition de la Compagnie, et rendues exécutoires par des arrêtés du préfet.

La perception des taxes devra se faire par la Compagnie indistinctement et sans aucune faveur. Dans le cas où la Compagnie aurait accordé à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur l'un des prix portés au tarif, avant de la mettre à exécution, elle devra en donner connaissance à l'Administration, et celle-ci aura le droit de déclarer la réduction, une fois consentie, obligatoire vis-à-vis de tous les expéditeurs et applicable à tous les articles de la même nature. La taxe, ainsi réduite, ne pourra, comme pour les autres réductions, être relevée avant un délai d'un an.

Les réductions ou remises accordées à des indigents, ne pourront, dans aucun cas, donner lieu à l'application de la disposition qui précède.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et le transport.

Art. 36.

Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de trente kilogrammes, n'aura à payer pour le port de ce bagage aucun supplément du prix de sa place.

Art. 37.

Les denrées, marchandises, effets, animaux et autres objets non désignés dans le tarif précédent, seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auraient le plus d'analogie.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la Compagnie. Elles seront soumises immédiatement à l'Administration, qui prononcera définitivement.

Art. 38.

Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif précédent, ne sont point applicables :

1° A toute voiture pesant, avec son chargement, plus de quatre mille cinq cents kilogrammes (4,500 k.).

2° A toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes (3,000 k.);

Néanmoins, la Compagnie ne pourra se refuser ni à transporter les masses indivisibles pesant de trois mille à cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler toute voiture qui, avec son chargement, pèserait de quatre mille cinq cents à huit mille kilogrammes; mais les droits de péage et les frais de transport seront augmentés de moitié.

La Compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes (5,000 k.), ni à laisser circuler les voitures autres que les machines locomotives qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille kilogrammes (8,000 k.).

Si, nonobstant la disposition qui précède, la Compagnie transporte les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, et laisse circuler les voitures autres que les machines locomotives qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui lui en feraient la demande.

Art. 39.

Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif, et qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas deux cents kilogrammes (200 k.).

2° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés; au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, pierres précieuses et autres valeurs.

3° Et en général à tous paquets, colis ou excédants de bagage pesant isolément moins de cinquante kilogrammes, à moins que ces paquets, colis ou excédants de bagage ne fassent partie d'envois pesant ensemble au-delà de cinquante kilogrammes d'objets expédiés par une même personne à une même personne, et d'une même nature, quoique emballés à part, tels que sucre, café, etc.

Dans les trois cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'Administration sur la proposition de la Compagnie.

Au-dessus de cinquante kilogrammes, et quelle que soit la distance parcourue, le prix de transport d'un colis ne pourra être taxé à moins de quarante centimes (0 fr. 40 c.).

Art. 40.

Au moyen de la perception des droits et des prix réglés ainsi qu'il vient d'être dit, et sauf les exceptions stipulées au présent cahier des charges, la Compagnie contracte l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques qui lui seront confiées. Les bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques seront transportés dans l'ordre de leurs numéros d'enregistrement.

Toute expédition de marchandises dont le poids, sous un même emballage, excédera vingt kilogrammes, sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture, dont un exemplaire restera aux mains de la Compagnie.

La même constatation sera faite, sur la demande de l'expéditeur, pour tout paquet ou ballot pesant moins de vingt kilogrammes, dont la valeur aura été préalablement déclarée.

La Compagnie sera tenue d'expédier les marchandises dans les deux jours qui suivront leur remise. Toutefois, si l'expéditeur consent à un plus long délai, il jouira d'une réduction d'après un tarif approuvé par le Ministre des travaux publics.

Les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par un règlement qui sera soumis à l'approbation de l'Administration supérieure.

Les expéditeurs ou destinataires resteront libres de faire eux-mêmes, et à leurs frais, le factage et le camionnage de leurs marchandises, et la Compagnie n'en sera pas moins tenue, à leur égard, de remplir les obligations énoncées au paragraphe premier du présent article.

Dans le cas où la Compagnie consentirait, pour le factage et le camionnage des marchandises, des arrangements particuliers à un ou plusieurs expéditeurs, elle serait tenue, avant de les mettre à exécution, d'en informer l'Administration, et ces arrangements profiteront également à tous ceux qui lui en feraient la demande.

Art. 41.

A moins d'une autorisation spéciale de l'Administration, il est interdit à la Compagnie, sous les peines portées par l'article 419 du Code pénal, de faire directement ou indirectement, avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelques dénominations ou formes que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas également consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes routes.

Les règlements d'administration publique rendus en exécution de l'article 39 ci-dessus, prescriront toutes les mesures nécessaires pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le service du chemin de fer.

Art. 42.

Les militaires ou marins, voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé pour appartenir à la

réserve, envoyés en congé limité, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif ci-dessus fixé.

Les militaires ou marins voyageant en corps ne seront assujettis, eux et leurs bagages, qu'au quart de la taxe du tarif.

Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par la ligne du chemin de fer, la Compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport établis pour l'exploitation du chemin de fer.

Art. 43.

Les ingénieurs, commissaires royaux, commissaires de police et agents spéciaux attachés à la surveillance du chemin de fer, seront transportés gratuitement dans les voitures de la Compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et à ceux de l'administration des douanes, chargés de la surveillance du chemin de fer, dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

Art. 44.

Les dépêches, accompagnées des agents nécessaires au service, seront transportées gratuitement par les convois ordinaires de la Compagnie sur toute l'étendue du chemin de fer.

A cet effet, la Compagnie sera tenue de réserver à chaque convoi de voyageurs ou de marchandises, un compartiment spécial de voiture, pour recevoir les dépêches et les agents nécessaires au service. La forme et la dimension de ce compartiment seront réglées par l'Administration.

Lorsque la Compagnie voudra changer les heures du départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

Il pourra y avoir, en outre, tous les jours, à l'aller et au retour, un ou plusieurs convois spéciaux, dont les heures de départ, soit de jour, soit de nuit, ainsi que la marche et les stationnements, seront réglés par le Ministre des

finances et le Ministre des travaux publics, après avoir entendu la Compagnie.

Ces convois, destinés au service général de la poste aux lettres pourront parcourir toute l'étendue, ou seulement une partie de la ligne du chemin de fer.

L'administration des postes fera construire et entretiendra à ses frais des voitures appropriées au transport des dépêches par les convois spéciaux. Ces voitures, dont la forme et les dimensions seront déterminées par l'Administration des postes, devront pouvoir contenir, outre le courrier, un ou plusieurs agents chargés, pendant le trajet, de la manipulation et du triage des lettres, ainsi que de l'échange des dépêches dans les différentes stations.

Il sera payé à la Compagnie une rétribution qui ne pourra excéder soixante-quinze centimes par kilomètre parcouru par les convois spéciaux mis à la disposition de l'administration des postes. Si cette administration emploie plus d'une voiture, la rétribution n'excédera pas vingt-cinq centimes par kilomètre et par voiture en sus de la première.

Ces rétributions pourront être révisées tous les cinq ans, et fixées de gré à gré ou à dire d'experts, sans pouvoir excéder le taux ci-dessus fixé.

La Compagnie pourra placer, dans ces convois spéciaux, des voitures de toutes classes pour le transport des voyageurs et des marchandises. Les voitures affectées ou appropriées au transport des dépêches et des agents de l'Administration, seront toujours placées, au lieu du départ, à l'arrière du train des voitures de la Compagnie.

La Compagnie ne pourra être tenue d'établir des convois spéciaux, ou de changer les heures de départ, la marche et les stationnements de ces convois, qu'autant que l'Administration l'aura prévenue par écrit quinze jours à l'avance.

Néanmoins, toutes les fois que, en dehors des services réguliers, l'Administration requerra l'expédition d'un convoi spécial, soit de jour, soit de nuit, cette expédition devra être faite immédiatement, sauf l'observation des règlements de police.

Le prix sera ultérieurement réglé de gré à gré, ou à dire d'experts, entre l'Administration et la Compagnie.

Art. 45.

La Compagnie sera tenue, à toute réquisition, de faire partir par convoi ordinaire, les wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés.

Les wagons seront construits aux frais de l'État ou des départements, et leurs dimensions déterminées par un arrêté du Ministre de l'intérieur.

Les employés de l'Administration, gardiens, gendarmes et prisonniers placés dans les wagons ou voitures cellulaires, ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe du tarif de la dernière classe.

Le transport des voitures et des wagons sera gratuit.

Art. 46.

Le Gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique électrique; il se réserve aussi le droit de faire toutes les réparations et de prendre toutes les mesures propres à assurer le service de la ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

Sur la demande de l'Administration des lignes télégraphiques, il sera réservé, dans les gares des villes et des localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement de maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel.

La Compagnie sera tenue de faire garder par ses agents les fils et les appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir, et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la Compagnie auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après des instructions qui leur seront données à cet effet.

Les agents de la télégraphie voyageant pour le service de la ligne électrique, auront le droit de circuler gratuitement dans les wagons du chemin de fer.

En cas de rupture du fil télégraphique ou d'accident grave, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur télégraphique de la ligne, pour le transporter sur le lieu de l'accident avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport sera gratuit.

Art. 47.

A toute époque, après l'expiration des quinze premières années, à dater du délai fixé par l'article 2 pour l'achèvement des travaux, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer. Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la Compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué : on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la Compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La Compagnie recevra en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'art. 48 ci-après.

Art. 48.

A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession, et par le fait seul de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de la Compagnie dans la propriété des terrains et des ouvrages désignés au plan cadastral mentionné dans l'article 26.

Il entrera immédiatement en jouissance du chemin de fer, de toutes ses dépendances et de tous ses produits.

La Compagnie sera tenue de remettre en bon état d'entretien le chemin de fer, les ouvrages qui le composent et ses dépendances, telles que gares, lieux de chargement et

de déchargement, établissements aux points de départ et d'arrivée, maisons de gardes et de surveillants, bureaux de perception, machines fixes, et, en général, tous autres objets immobiliers qui n'auront pas pour destination distincte et spéciale le service des transports.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le Gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus du chemin de fer, et de les employer à rétablir en bon état le chemin et toutes ses dépendances, si la Compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

Quant aux objets mobiliers, tels que machines locomotives, wagons, charriots, voitures, matériaux, combustibles et approvisionnements de tous genres, et objets immobiliers non compris dans l'énumération précédente, l'État sera tenu de les reprendre à dire d'experts, si la Compagnie le requiert ; et réciproquement, si l'État le requiert, la Compagnie sera tenue de les céder également à dire d'experts.

Toutefois, l'État ne sera tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

Art. 49.

Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes royales, départementales ou vicinales, de canaux ou de chemins de fer qui traverseraient le chemin de fer qui fait l'objet de la présente concession, la Compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces traversées, mais toutes dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la Compagnie.

Art. 50.

Toute exécution ou toute autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation, dans la contrée où est situé le chemin de fer concédé en vertu du présent cahier des charges, ou dans toute autre contrée

voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande en indemnité de la part de la Compagnie.

Art. 51.

Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemin de fer s'embranchant sur le chemin qui fait l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

La Compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la Compagnie.

Les Compagnies concessionnaires des chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés, et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer de Caen à Paris et à Rouen, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard des dits embranchements ou prolongements.

Dans le cas où les diverses Compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, le Gouvernement statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où une Compagnie d'embranchement ou de prolongement, joignant la ligne de Caen à Paris et à Rouen, n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne; comme aussi dans celui où la Compagnie concessionnaire de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les Compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles, de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points extrêmes des diverses lignes.

Celle des Compagnies qui sera dans le cas de se servir d'un matériel qui ne serait pas sa propriété, paiera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les Compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité, ou

sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le Gouvernement y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La Compagnie pourra être assujettie par les lois qui seront ultérieurement rendues pour l'exploitation de chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant celui qui lui est concédé, à accorder aux Compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de cent kilomètres, dix pour cent (10 pour 100) du prix perçu par la Compagnie ;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède cent kilomètres, quinze pour cent (15 pour 100) ;

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède deux cents kilomètres, vingt pour cent (20 pour 100) ;

4° Si le prolongement ou l'embranchement excède trois cents kilomètres, vingt-cinq pour cent (25 pour 100).

Art. 52.

Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'Administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement, pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer, et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la Compagnie.

Art. 53.

Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains qui renferment des carrières, ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité, aient été remblayées ou consolidées. L'Administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront, d'ailleurs, exécutés par les soins et aux frais de la Compagnie du chemin de fer.

Art. 54.

Les agents et gardes que la Compagnie établira, soit pour opérer la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent, pourront être assermentés, et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes-champêtres.

Art. 55.

Il sera institué, près de la Compagnie, un ou plusieurs commissaires spécialement chargés de surveiller les opérations de la dite Compagnie, pour tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des ingénieurs de l'État.

Le traitement de ces commissaires restera à la charge de la Compagnie. Pour y pourvoir et acquitter en même temps les frais mis à sa charge par l'article 29 ci-dessus, la Compagnie sera tenue de verser, chaque année, à la caisse du receveur général du Calvados, une somme qui ne pourra excéder quarante mille francs (40,000 francs).

Dans le cas où la Compagnie ne verserait pas la dite somme aux époques qui seront fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 56.

La Compagnie devra faire élection de domicile à Caen.

Dans le cas de non-élection de domicile, toute notification ou signification à elle adressée, sera valable, lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du département du Calvados.

Art. 57.

La Compagnie sera tenue de rapporter, avant la signature de la convention, le consentement de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen aux conditions ci-dessous :

« A dater du jour où le chemin de fer de Caen sur Paris « et Rouen sera livré à la circulation sur toute son étendue, les articles 42, 43, 44 et 45 du cahier des charges ci-« dessus mentionné seront appliqués au chemin de fer de « Paris à Rouen sur tout son parcours. »

« La Compagnie de ce dernier chemin sera tenue, en ou-
« tre, à dater de l'époque susdite, de n'employer, sur le dit
« chemin, pour la troisième classe de voitures, que des
« voitures couvertes.

« Les voyageurs, bestiaux, marchandises et objets di-
« vers, provenant ou à destination d'un point quelconque
« de la ligne de Caen sur Paris et Rouen, ne paieront, pour
« le parcours d'une partie quelconque du chemin de fer de
« Paris à Rouen, que les prix fixés par le tarif spécial du
« chemin de fer de Caen. »

Art. 58.

Les machines ne traînant pas de convoi, les wagons et voitures vides, appartenant à la Compagnie du chemin de fer du Mans sur Caen, et circulant sur la section de Mézidon à Caen, seront affranchis de tout péage.

Les voyageurs, bestiaux, marchandises et objets divers, provenant, ou à destination d'un point quelconque du chemin de fer du Mans sur Caen, et parcourant le trajet ci-dessus, de Mézidon à Caen, auront droit à une réduction de 25 p. 100 sur le péage réglé par le présent cahier de charges.

Art. 59.

Les contestations qui s'élèveraient entre la Compagnie et l'Administration, au sujet de l'exécution ou de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département du Calvados, sauf recours au conseil d'État.

Art. 60.

Avant la signature de la convention, la Compagnie sera tenue de déposer une somme de cinq millions (5,000,000 de francs) en numéraire, ou en rentes sur l'État, calculées conformément à l'ordonnance du 19 juin 1825, ou en bons du Trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la Caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme de cinq millions de francs formera le cautionnement de l'entreprise, et sera rendue à la Compagnie conformément à l'article 30.

Art. 61.

Le présent cahier des charges ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

B

CAHIER DE CHARGES

POUR LA CONCESSION D'UN CHEMIN DE FER

DE

VERSAILLES A RENNES,

AVEC EMBRANCHEMENT DU MANS SUR CAEN, ET DE CHARTRES SUR ALENÇON.

TITRE PREMIER.

Clauses spéciales au chemin de fer de Versailles à Rennes.

Article premier.

Le Ministre des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à livrer à la Compagnie les terrains, les terrassements, les ouvrages d'art, les stations, ateliers et maisons de garde du chemin de fer de Versailles à Rennes, y compris le raccordement de ce chemin avec les deux chemins de fer de Paris à Versailles, dans les délais et sous les conditions ci-après déterminés.

Art. 2.

Des stations principales seront établies à ou près Ver-

sailles, Rambouillet, Épernon, Maintenon, Chartres, Nogent, le Mans, Laval, Vitré et Rennes.

A l'égard des stations autres que celles qui sont ci-dessus désignées, le Ministre des travaux publics se réserve d'en déterminer le nombre, l'emplacement et la surface, après les enquêtes d'usage.

Des projets des bâtiments des stations et ateliers sur lesquels il n'aurait pas été statué avant l'approbation de la convention à intervenir ne seront toute fois arrêtés par le Ministre qu'après que la Compagnie aura été entendue.

Art. 3.

La Compagnie sera tenue de prendre livraison des terrassements et des ouvrages d'art à mesures qu'ils seront achevés entre deux stations principales, et sur la notification qui lui sera faite de leur achèvement. Il sera dressé procès-verbal de cette livraison.

Un an après la date du procès-verbal, il sera procédé à une reconnaissance définitive des travaux qui auront été livrés en vertu du paragraphe précédent; et cette reconnaissance sera constatée par un nouveau procès-verbal contradictoire, qui aura pour effet d'affranchir l'État de toute garantie pour les terrassements.

La garantie pour les ouvrages d'art ne cessera qu'un an après le procès-verbal de reconnaissance définitive.

La livraison des bâtiments de stations pourra se faire successivement et jusqu'à l'expiration du délai laissé à la Compagnie pour la pose de la voie de fer, sans toutefois que cette faculté puisse s'étendre au-delà du délai dans lequel la voie entière doit être remise à la Compagnie, en exécution de l'article 30 ci-après.

Les bâtiments seront garantis par l'État durant cinq ans, à partir de chaque livraison.

En aucun cas, la responsabilité de l'État, telle qu'elle est réglée par le présent article, et pour les diverses natures d'ouvrages, ne pourra s'étendre au-delà de la garantie matérielle des travaux exécutés par lui.

Si la Compagnie, avant l'expiration de l'année, posait la voie de fer dans les sections qui lui auront été successivement livrées, et si, par suite du tassement ultérieur des remblais, des

rechargements devenaient nécessaires, l'État ne tiendra compte à la Compagnie que de la dépense d'un rechargement en terre.

Art. 4.

A dater de l'entrée en possession définie au paragraphe 1er de l'article précédent, la Compagnie restera seule chargée de l'entretien des parties du chemin dont elle aura pris livraison, sans préjudice de la garantie stipulée à l'article précédent.

Art. 5.

Immédiatement après la prise de possession définitive, par la Compagnie, de tout ou partie des travaux à la charge de l'État, il sera dressé contradictoirement, entre l'Administration et la dite Compagnie, un état des lieux.

Cet état comprendra :

1° La description de tous les terrains qui serviront d'emplacement au chemin de fer et à ses dépendances ;

2° L'état des travaux d'art et de terrassement, comprenant les ponts, ponceaux, aqueducs et tous autres ouvrages d'art construits en vertu des projets approuvés par l'Administration supérieure.

Au fur et à mesure de la livraison des bâtiments de stations et de tous autres construits par l'État, il en sera dressé, dans les mêmes formes, un état descriptif, qui sera annexé à l'état des lieux ci-dessus mentionné.

Art. 6.

Les plans et profils de toute sorte, tant de la ligne que des gares, stations et ateliers, seront communiqués à la Compagnie sur sa demande, et elle sera admise à présenter ses observations.

Elle sera autorisée à faire, à ses frais, des copies des dits plans et profils.

Art. 7.

De son côté, la Compagnie s'engage :

1° A fournir et à poser, à ses frais, la voie de fer et tous ses accessoires, y compris les croisements et changements de voie,

les plates-formes tournantes et le sable de fondation des voies ;

2° A fournir les machines locomotives, les voitures de voyageurs, les wagons de marchandises, les grues et engins nécessaires pour le mouvement des marchandises, les pompes et réservoirs d'eau pour l'alimentation des machines, l'outillage des ateliers de réparation, et, en général, tout le matériel de transport, de chargement et de déchargement nécessaire à l'exploitation ;

3° A établir, à ses frais, les clôtures nécessaires pour séparer le chemin de fer des propriétés riveraines.

Ne sont pas comprises dans les clôtures mises à la charge de la Compagnie celles en maçonnerie qui pourront être faites aux gares et stations, non plus que les barrières des passages à niveau, lesquelles seront exécutées par l'État et à ses frais.

A l'égard du ballast, il pourra, du consentement mutuel du Gouvernement et de la Compagnie, être fourni et posé par les soins de l'Administration, et, en ce cas, la Compagnie tiendra compte à l'État de la différence entre la dépense réelle faite par lui et celle que lui aurait imposée le simple établissement des terrassements sans le ballast.

Art. 8.

La voie sera double sur tout le parcours du chemin de fer.

La Compagnie pourra être autorisée à n'établir qu'une seule voie entre le Mans et Rennes, avec des gares ou élargissements d'un développement égal au quart de la longueur de la ligne, mais elle sera tenue de poser la double voie, dès que la necessité en aura éte reconnue par l'Administration.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords de ces gares, conformément aux décisions qui seront prises par le Ministre des travaux publics, la Compagnie préalablement entendue.

Art. 9.

Les rails et autres éléments constitutifs de la voie de fer devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination.

Le poids des rails variera de trente à trente-cinq kilogrammes par mètre courant.

Art. 10.

La Compagnie, si elle en est requise, s'engage à reprendre, moyennant un prix fixé à dire d'experts, et pourvu qu'ils soient propres à l'exploitation du chemin de fer, les rails et coussinets que le Ministre des travaux publics aurait acquis pour l'exécution des terrassements du dit chemin.

Art. 11.

Le sable ou ballast destiné à former la fondation des voies de fer devra être de bonne qualité.

Art. 12.

Les clôtures consisteront dans des murs ou des haies, ou des poteaux avec lisses.

Les barrières fermant les communications particulières s'ouvriront sur les terres et non sur le chemin de fer.

Art. 13.

La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de un mètre quarante-quatre centimètres ou un mètre quarante-cinq centimètres.

La distance entre les deux voies sera au moins de un mètre quatre-vingts centimètres, et, au plus, de deux mètres mesurés entre les faces extérieures des rails de chaque voie.

Art. 14.

Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles connus; elles devront consumer leur fumée et devront satisfaire d'ailleurs à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par le Gouvernement pour la mise en circulation de cette classe de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être du meilleur modèle; elles seront toutes suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de trois classes au moins.

Les voitures de la première classe seront couvertes, garnies et fermées à glaces;

Celles de la deuxième classe seront couvertes, fermées à glaces, et auront les banquettes rembourrées;

Celles de la troisième classe seront couvertes et fermées avec rideaux.

Les voitures de toutes classes devront remplir les conditions réglées ou à régler par le Gouvernement dans l'intérêt de la sûreté des voyageurs.

Les wagons de marchandises et de bestiaux et les plates-formes seront de bonne et solide construction.

Art. 15.

La Compagnie s'engage à terminer la pose de la voie de fer sur chacune des sections dont elle aura pris possession, dans le délai d'une année, à dater de la reconnaissance définitive indiquée au paragraphe 2 de l'article 3.

Elle s'engage également à fournir et à mettre sur les rails, dans le même délai, soit en machines locomotives, soit en voitures de toutes classes, soit en wagons de marchandises et de bestiaux, soit en plates-formes pour le transport des voitures, un matériel suffisant pour l'exploitation de la ligne.

Elle s'engage à augmenter successivement le nombre des machines, voitures, wagons et plates-formes, en raison de l'accroissement de la circulation, sur les réquisitions qui lui seraient adressées par le Ministre des travaux publics.

Art. 16.

Faute par la Compagnie d'avoir terminé la pose de la voie de fer et d'avoir mis sur les rails le matériel d'exploitation dans le délai d'un an, stipulé à l'article précédent, elle encourra la déchéance de la totalité des lignes qui font l'objet du présent cahier des charges, et il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement des travaux et au complètement du matériel par le moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du dit cahier des charges, et sur une mise à prix des ouvrages déjà exécutés, des matériaux et du matériel approvisionnés, et des portions du chemin déjà mises en exploitation.

Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix.

La Compagnie évincée recevra, de la nouvelle Compagnie, la valeur que l'adjudication aura ainsi déterminée pour les dits objets.

La portion non encore restituée du cautionnement de la première Compagnie, deviendra la propriété de l'Etat, et l'adjudication n'aura lieu que sur le dépôt d'un nouveau cautionnement.

Si l'adjudication, ouverte comme il vient d'être dit, n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de six mois; et si cette seconde tentative reste également sans résultat, la résiliation du bail sera définitivement prononcée, et la voie de fer déjà posée, ainsi que le matériel installé sur la voie, deviendront immédiatement la propriété de l'Etat.

Les stipulations du présent article ne sont point applicables au cas où le retard ou l'interruption dans les travaux ou dans la fourniture du matériel proviendrait de force majeure régulièrement constatée.

Art. 17.

La Compagnie sera tenue, pendant toute la durée du présent bail;

1° De maintenir en bon état d'entretien le chemin de fer e toutes ses dépendances, c'est-à-dire les terrassements, les ouvrages d'art, les bâtiments des stations et autres, et les voies de fer et tous leurs accessoires, et d'y effectuer à ses frais tous les travaux de réparation et de reconstruction nécessaires;

2° D'entretenir également en bon état les locomotives, les voitures et wagons employés aux transports, et de les renouveler au fur et à mesure des besoins;

3° Enfin, de payer tous les frais d'entretien, de réparation et d'exploitation du chemin de fer,

Art. 18.

Si le chemin de fer et toutes ses dépendances, tels qu'ils sont désignés au paragraphe premier de l'article précédent, ne sont pas constamment entretenus en bon état, et si la Compagnie ne satisfait pas aux injonctions qui lui seraient faites en exécution de l'article 15 ci-dessus, il y sera pourvu d'office,

à la diligence de l'Administration et aux frais de la Compagnie. Le montant des avances faites sera recouvré sur des états rendus exécutoires par le préfet, et dans les formes prescrites pour les contributions directes.

Art. 19.

La Compagnie, pour les travaux mis à sa charge, est investie de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'Administration elle-même pour les travaux de l'État. Elle pourra, en conséquence, se procurer par les mêmes voies les matériaux de remblai et d'empierrement nécessaires à la construction et à l'entretien du chemin de fer; elle jouira, tant pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des terres et matériaux, des privilèges accordés par les mêmes lois et règlements aux entrepreneurs des travaux publics, à la charge, par elle, d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de non-accord, d'après les règlements arrêtés par le conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'État, sans que, dans aucun cas, elle puisse exercer de recours à cet égard contre l'Administration.

Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, et pour tout dommage quelconque résultant des travaux à la charge de la Compagnie, seront supportées et payées par elle.

Art. 20.

Les rails, coussinets, traverses et en général la voie de fer et ses dépendances, que la Compagnie aura acquis et posés sur le chemin de fer, en exécution des clauses du présent titre, seront, par ce fait même, incorporés au domaine public et ne seront plus la propriété de la Compagnie.

Les machines, voitures, wagons, et en général tout le matériel d'exploitation acquis et mis sur la voie de fer par la Compagnie, deviendront également immeubles par destination et ne pourront, ainsi que les objets compris dans le paragraphe précédent, être aliénés par la Compagnie qu'à charge de remplacement.

Art. 21.

A toute époque, après l'expiration des quinze premières

années, à dater du terme fixé par l'article 15 pour la pose de la voie de fer, le Gouvernement aura la faculté de résilier le présent bail. Pour régler le prix de cette résiliation, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la Compagnie, déduction faite des sommes attribuées à l'État à titre de prix de ferme pendant les sept années qui auront précédé celle où la résiliation s'opérera; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la Compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée du bail.

Dans aucun cas le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prise pour terme de comparaison.

La Compagnie recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront la résiliation, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration du bail selon l'article 22 ci-après.

Art. 22.

A l'expiration du bail, la Compagnie devra remettre au Gouvernement, en bon état d'entretien, le chemin de fer et ses dépendances de toute nature, y compris la voie de fer et tout le matériel d'exploitation.

Moyennant cette remise, le Ministre des travaux publics, au nom de l'Etat, s'engage à rembourser à la Compagnie, à dire d'experts, la valeur du matériel d'exploitation tel qu'il est défini au paragraphe 2 de l'article 7, et aussi des combustibles et approvisionnements de tout genre destinés au service du chemin de fer, ou à la lui faire rembourser par la Compagnie qui lui succèdera, dans le délai de trois mois, à partir de l'expiration du présent bail.

Toutefois l'État ne sera tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

Si, pendant la durée du bail, la Compagnie, autorisée par l'Administration, a augmenté le nombre ou l'étendue de ses gares, stations ou ateliers, les dépenses qu'elle aura faites lui seront remboursées dans le même délai.

Art. 23.

Dans le cas où le chemin de fer et toutes ses dépendances ne seraient pas remis par la Compagnie en bon état d'entretien, et dans le cas où celle-ci refuserait d'effectuer à ses frais les réparations nécessaires, ces réparations seront exécutées d'office, aux risques et périls de la Compagnie, et le montant de la dépense en sera prélevé sur la somme à rembourser, aux termes de l'article précédent.

Art. 24.

Pendant les cinq premières années de l'exploitation, la Compagnie est dispensée de toute redevance envers l'État pour la location du sol du chemin de fer, et des travaux exécutés sur les fonds du Trésor public; mais à l'expiration de ces cinq années, si le produit net de l'exploitation excède 8 pour 100 du capital dépensé par la Compagnie, la moitié du surplus sera attribuée à l'État, à titre de prix de ferme.

Néanmoins, cette attribution ne s'exercera qu'au moment où les produits cumulés des années antérieures auront suffi à couvrir la Compagnie de l'intérêt à 6 pour 100 du capital par elle employé, et de l'amortissement calculé sur le pied de un pour 100 de ce capital entier.

Une ordonnance royale, rendue dans la forme des règlements d'administration publique, règlera les formes et le mode d'exécution du présent article.

Art. 25.

Pendant la durée du bail, la Compagnie sera tenue de payer la contribution foncière sur les terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépendances; la cote de cette contribution sera calculée comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Quant aux bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer, ils seront assimilés pour l'impôt aux propriétés bâties dans la localité, et la Compagnie devra également payer toutes les contributions auxquelles ils pourront être soumis.

L'impôt dû au Trésor sur le prix des places ne sera établi que sur la portion du tarif correspondant au prix de transport.

Art. 26.

Dans le cas de l'interruption partielle ou totale de l'exploitation du chemin de fer, l'Administration prendra immédiatement, aux frais et aux risques de la Compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans le mois de l'organisation du service provisoire, la Compagnie n'a pas valablement justifié des moyens de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, le présent bail pourra être résilié par décision du Ministre des travaux publics, et la Compagnie déchue des droits que ce bail lui assurait.

Lorsque la décision qui aura prononcé la résiliation sera devenue définitive, il sera procédé immédiatement, par voie administrative, à l'adjudication publique de l'exploitation du chemin de fer, sur les clauses du présent bail et sur la mise à prix de la jouissance de la voie de fer et du matériel d'exploitation.

L'adjudication n'aura lieu que sur le dépôt d'un cautionnement.

Celui des soumissionnaires qui aura fait l'offre la plus favorable sera déclaré adjudicataire, et le prix de l'adjudication, déduction faite des sommes qui resteraient dues à l'Etat sur ses avances, appartiendra au fermier déchu ou à ses ayants-droit.

Les soumissions pourront d'ailleurs être inférieures à la mise à prix.

S'il ne se présente aucun soumissionnaire, le chemin restera à la disposition de l'Etat, libre et franc de toutes charges provenant du fait du fermier déchu, qui n'aura rien dès lors à réclamer pour les machines, voitures et wagons, et autres dépendances du matériel de l'exploitation.

Dans le cas prévu au présent article, la Compagnie sera également déchue de la concession des embranchements du Mans sur Caen et de Chartres sur Alençon : ces embranchements seront compris dans l'adjudication de la ligne principale.

Les stipulations du présent article ne sont pas applicables au cas où l'interruption dans le service proviendrait de force majeure régulièrement constatée.

Art. 27.

Si, après la mise en exploitation de certaines parties du chemin de fer, l'Administration avait besoin, pour l'achèvement des travaux à la charge de l'Etat, de faire circuler sur les dites parties les voitures et wagons employés à ces travaux, la Compagnie ne pourra refuser de les admettre gratuitement; mais toutes dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la Compagnie.

Art. 28.

Pour l'exécution de toutes les clauses du présent bail, la Compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'Administration.

En conséquence, dans le cas où la Compagnie ferait usage de matériaux défectueux, ou n'exécuterait pas les travaux suivant les règles de l'art, l'Administration pourra prescrire la mise au rebut des matériaux employés, et ordonner la suspension des travaux, et, au besoin, la démolition des ouvrages. Dans le cas où la Compagnie n'obtempérerait pas aux réquisitions qui lui seraient adressées, il sera dressé procès-verbal, lequel sera transmis au conseil de préfecture pour être statué ce qu'il appartiendra; le tout sans préjudice du droit de réception provisoire et définitive des travaux.

Les frais de la surveillance ci-dessus réglée seront supportés par la Compagnie.

Art. 29.

Il sera institué près la Compagnie, un ou plusieurs commissaires spécialement chargés de surveiller les opérations de la Compagnie pour tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des ingénieurs de l'Etat.

Le traitement des commissaires restera à la charge de la Compagnie : pour y pourvoir et acquitter en même temps les frais mis à sa charge par l'article précédent, la Compagnie sera tenue de verser chaque année à la caisse centrale du Trésor, à Paris, une somme qui ne pourra excéder cinquante mille francs.

Dans le cas où la Compagnie ne verserait pas la dite somme

aux époques qui seront fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de con tributions publiques.

Art. 30.

La livraison des travaux à la charge de l'Etat, conformé ment à l'article premier du présent cahier des charges, devra être faite à la Compagnie pour la section de Versailles à Chartres, y compris les raccordements avec les deux chemins de Versailles, dans le délai de trois ans, et, pour la section de Chartres à Rennes, dans le délai de six années à dater de l'ordonnance qui approuvera la convention. Si, dans le délai cidessus stipulé, la livraison n'avait pas été effectuée conformément à l'article 3 du présent cahier des charges, il sera tenu compte à la Compagnie jusqu'à complète livraison, de l'intérêt à 4 pour 100 de la portion de son capital réalisée et engagée, pour les portions de chemin non livrées, mais déduction faite des bénéfices qui proviendraient des portions déjà mises en exploitation, et qui excéderaient l'intérêt à 5 pour 100 des sommes dépensées sur ces portions.

TITRE II.

Clauses spéciales aux embranchements du Mans sur Caen et de Chartres sur Alençon.

Art. 31.

La Compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, et à terminer dans le délai de cinq années au plus tard, à dater de l'ordonnance qui approuvera la convention, tous les travaux nécessaires à l'établissement des chemins d'embranchement dirigés de Caen sur le Mans et de Chartres sur Alençon, et de manière que ces chemins soient praticables dans toutes leurs parties, à l'expiration du délai ci-dessus fixé.

Art. 32.

Le chemin du Mans sur Caen se détachera de la ligne principale au point qui sera déterminé par l'Administration supérieure; il passera par ou près Alençon, Séez, Argentan et

Saint-Pierre-sur-Dives, et il se raccordera à ou près Mézidon au chemin de Caen à Paris et à Rouen.

Le chemin de Chartres sur Alençon s'embranchera à ou près la Louppe sur le chemin de Chartres au Mans ; il ira passer par Tourouvre au nord de Mortagne, et se rattachera à l'embranchement ci-dessus décrit du Mans sur Caen au point qui sera déterminé par l'Administration.

Art. 33.

À dater de l'approbation de la convention, la Compagnie devra soumettre à l'approbation de l'Administration supérieure, de quatre mois en quatre mois, et par sections de 20 kilomètres au moins, rapporté sur un plan à l'échelle de 1 à 5,000, le tracé définitif du chemin de fer d'après les indications de l'article précédent. Il indiquera sur ce plan la position et le tracé des gares de stationnement et d'évitement, ainsi que les lieux de chargement et de déchargement. A ce même plan devront être joints un profil en long, suivant l'axe du chemin de fer, un certain nombre de profils en travers, le tableau des pentes et rampes, et un devis explicatif comprenant la description des ouvrages.

La Compagnie sera autorisée à prendre copie des plans, nivellements et devis dressés aux frais de l'Etat.

En cours d'exécution la Compagnie aura la faculté de proposer les modifications qu'elle pourrait juger utile d'introduire ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'Administration supérieure.

Art. 34.

Les chemins de fer pourront n'être d'abord exécutés qu'à une voie, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement d'un développement égal au quart de la longueur de la ligne. Toutefois, les terrains seront achetés, les terrassements et les travaux d'art seront exécutés immédiatement pour deux voies : la Compagnie sera tenue, d'ailleurs, de poser la deuxième voie, dès que la nécessité en aura été reconnue par l'Administration.

Art. 35.

La largeur du chemin de fer en couronne est fixée, pour deux voies, à huit mètres trente centimètres (8m,30), dans les parties en levées, et à sept mètres quarante centimètres (7m,40c) dans les tranchées et les rochers, entre les parapets des ponts et dans les souterrains.

La largeur de la voie, entre les bords intérieurs des rails, devra être de un mètre quarante-quatre centimètres (1m,44c) au moins.

La distance entre les deux voies sera au moins égale à un mètre quatre-vingts centimètres (1m,80c), mesurée entre les faces extérieures des rails de chaque voie.

La largeur des accotements, ou, en d'autres termes, la largeur entre les faces extérieures des rails extrêmes et l'arête extérieure du chemin, sera au moins égale à un mètre cinquante centimètres (1m,50c) dans les parties en levées, et à un mètre (1m) dans les tranchées et les rochers, entre les parapets des ponts et dans les souterrains.

Art. 36.

Les alignements devront se rattacher suivant des courbes dont le rayon minimum est fixé à huit cents mètres (800m), et, dans le cas de ce rayon minimum, les raccordements devront, autant que possible, s'opérer sur des paliers horizontaux.

Le maximum des pentes et rampes du tracé n'excédera pas huit millimètres par mètre.

La Compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article, comme à celles de l'article précédent, les modifications dont l'expérience pourra indiquer l'utilité et la convenance; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'Administration supérieure.

Art. 37.

Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'Administration, la Compagnie préalablement entendue.

Indépendamment des gares d'évitement, la Compagnie sera tenue d'établir, pour le service des localités traversées par le

chemin de fer, ou situées dans le voisinage de ce chemin, des gares ou ports secs, destinés tant aux stationnements qu'aux chargements et aux déchargements, et dont le nombre, l'emplacement et la surface seront déterminés par l'Administration, après enquête préalable.

Toutefois en ce qui touche la station de Mézidon, la Compagnie pourra être dispensée de l'établir, si l'Administration reconnait que l'on peut, sans inconvénient, lui permettre l'usage commun de la station établie en ce point pour le chemin de Caen sur Paris et Rouen.

Elle aura droit également sur ce dernier chemin, au partage de la station de Caen.

La redevance à payer dans ces cas pour la Compagnie, ainsi que les conditions de l'usage commun, seront réglées par l'Administration supérieure.

Art. 38.

☞ A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'Administration, le chemin de fer, à la rencontre des routes royales ou départementales, devra passer, soit au-dessus soit au-dessous de ces routes.

Les croisements de niveau seront tolérés pour les chemins, vicinaux, ruraux ou particuliers.

Art. 39.

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du pont ne sera pas moindre de huit mètres (8^{m}) pour la route royale, de sept mètres (7^{m}) pour la route départementale, de cinq mètres (5^{m}) pour le chemin vicinal de grande communication, et de quatre mètres (4^{m}) pour le simple chemin vicinal. La hauteur sous clef, à partir de la chaussée de la route, sera de cinq mètres (5^{m}) au moins ; pour les ponts en charpente, la hauteur sous poutre sera de quatre mètres trente centimètres ($4^{m},30^{c}$) au moins ; la largeur entre les parapets, sera au moins de sept mètres quarante centimètres ($7^{m},40^{c}$), et la hauteur de ces parapets de quatre-vingts centimètres ($0^{m},80^{c}$) au moins.

Art. 40.

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin, sera fixée au moins à huit mètres (8^m) pour la route royale, à sept mètres (7^m) pour la route départementale, à cinq mètres (5^m) pour le chemin vicinal de grande communication, et à quatre mètres (4^m) pour le simple chemin vicinal.

L'ouverture du pont, entre les culées, sera au moins de sept mètres quarante centimètres ($7^m,40^c$), et la distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails, ne sera pas moindre de quatre mètres trente centimètres ($4^m,30^c$).

Art. 41.

Lorsque le chemin de fer traversera une rivière, un canal ou un cours d'eau, le pont aura la largeur de voie et la hauteur de parapet fixés à l'article 39.

Quant à l'ouvertuture du débouché et à la hauteur sous clef au-dessus des eaux, elles seront déterminées par l'Administration dans chaque cas particulier, suivant les circonstances locales.

Art. 42.

Les ponts à construire à la rencontre des routes royales ou départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, seront en maçonnerie ou en fer.

Ils pourront aussi être construits avec travées en bois et piles et culées en maçonnerie, mais il sera donné à ces piles et culées l'épaisseur nécessaire pour qu'il soit possible ultérieurement de substituer aux travées en bois, soit des travées en fer, soit des arches en maçonnerie.

Art. 43.

S'il y a lieu de déplacer les routes existantes, la déclivité des pentes ou rampes sur les nouvelles directions, ne pourra pas excéder trois centimètres par mètre pour les routes royales et départementales, et cinq centimètres pour les chemins vicinaux.

L'Administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à la règle précédente.

Art. 44.

Les ponts à construire à la rencontre des routes royales et départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, ainsi que les déplacements des routes royales ou départementales, ne pourront être entrepris qu'en vertu de projets approuvés par l'Administration supérieure.

Le préfet du département, sur l'avis de l'ingénieur en chef des ponts-et-chaussées, et après les enquêtes d'usage, pourra autoriser les déplacements des chemins vicinaux et la construction des ponts à la rencontre de ces chemins, et des cours d'eau non navigables ni flottables.

Art. 45.

Dans le cas où des routes royales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails ne pourront être élevés au-dessus ou abaissés au-dessous de la surface de ces routes ou chemins de plus de trois centimètres (0m,03). Les rails et le chemin de fer devront, en outre, être disposés de manière à ce qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation.

Des barrières seront tenues fermées de chaque côté du chemin de fer, partout où cette mesure sera jugée nécessaire par l'Administration.

Un gardien, payé par la Compagnie, sera constamment préposé à la garde et au service de ces barrières.

Art. 46.

La Compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par les travaux dépendant de l'entreprise.

Les aqueducs qui seront construits à cet effet sous les routes royales et départementales seront en maçonnerie ou en fer.

Art. 47.

A la rencontre des rivières flottables et navigables, la Com-

pagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation et du flottage n'éprouve ni interruption, ni entraves pendant l'exécution des travaux.

La même condition est expressément obligatoire pour la Compagnie, à la rencontre des routes royales et départementales et autres chemins publics; à cet effet, des routes et ponts provisionnels seront construits par les soins et aux frais de la Compagnie partout où cela sera jugé nécessaire.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, les ingénieurs des localités devront reconnaître et constater si les travaux provisoires présentent une solidité suffisante, et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé pour l'exécution et la durée de ces travaux provisoires.

Art. 48.

Les percées ou souterrains dont l'exécution sera nécessaire, auront au moins sept mètres quarante centimètres ($7^m,40^c$) de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails, et cinq mètres cinquante centimètres ($5^m,50^c$) de hauteur sous clef, à partir de la surface du chemin; la distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie, sera au moins de quatre mètres trente centimètres ($4^m,30$).

Si les terrains dans lesquels les souterrains seront ouverts présentaient des chances d'éboulement ou de filtration, la Compagnie sera tenue de prévenir ou d'arrêter ce danger par des ouvrages solides et imperméables.

Art. 49.

Les puits d'airage et de construction des souterrains ne pourront avoir leur ouverture sur aucune voie publique, et, là où ils seront ouverts, il seront entourés d'une margelle en maçonnerie de deux mètres (2^m) de hauteur.

Art. 50.

La Compagnie pourra employer dans la construction du chemin de fer les matériaux communément en usage dans les travaux publics de la localité; toutefois, les têtes de voûtes, les

angles, socles, couronnements, extrémités de radiers, seront, autant que possible, en pierres de taille. Dans les localités où il n'existera pas de pierre de taille, l'emploi de la brique ou du moellon dit d'*appareil*, sera toléré.

Les rails et autres éléments constitutifs de la voie de fer devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination. Le poids des rails sera au moins de trente kilog. par mètre courant.

Art. 51.

Le chemin de fer sera clôturé et séparé des propriétés particulières par des murs ou des haies, ou des poteaux avec lisses.

Les barrières fermant les communications particulières s'ouvriront sur les terres et non sur le chemin de fer.

Art. 52.

Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au chemin de fer et à toutes ses dépendances, telles que gares de croisement et de stationnement, lieux de chargement et de déchargement, ainsi qu'au rétablissement des communications déplacées ou interrompues, et de nouveaux lits de cours d'eau, seront achetés et payés par la Compagnie.

La Compagnie est substituée aux droits, comme elle est soumise à toutes les obligations qui dérivent pour l'Administration de la loi du 3 mai 1841.

Art. 53.

L'entreprise étant d'utilité publique, la Compagnie est investie de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'Administration elle-même pour les travaux de l'Etat. Elle pourra, en conséquence, se procurer par les mêmes voies les matériaux de remblai et d'empierrement nécessaires à la construction et à l'entretien du chemin de fer; elle jouira, tant pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des terres et matériaux, des priviléges accordés par les mêmes lois et règlements aux entrepreneurs de travaux publics, à la charge, par elle, d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de non-accord, d'après les règlements arrêtés par le conseil de préfecture, sauf recours au conseil

d'Etat, sans que, dans aucun cas, elle puisse exercer de recours, à cet égard, contre l'Administration.

Art. 54.

Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront supportées et payées par la Compagnie.

Art. 55.

Pendant la durée des travaux qu'elle effectuera, d'ailleurs, par des moyens et des agents de son choix, la Compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'Administration. Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la Compagnie de s'écarter des dispositions qui lui sont prescrites par le présent cahier des charges.

En conséquence, dans le cas où la Compagnie ferait usage de matériaux défectueux, ou n'exécuterait pas les travaux selon les règles de l'art, l'Administration pourra prescrire la mise au rebut des matériaux employés, et ordonner la suppression des travaux, et, au besoin, la démolition des ouvrages. Dans le cas où la Compagnie n'obtempérerait pas aux réquisitions qui lui seraient adressées, il sera dressé procès-verbal, lequel sera transmis au conseil de préfecture pour être statué ce qu'il appartiendra; le tout sans préjudice du droit de réception provisoire et définitive attribué à l'Administration par l'article 58 ci-après.

Art. 56.

A mesure que les travaux seront terminés sur des parties du chemin de fer, de manière que ces parties puissent être livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception par un ou plusieurs commissaires que l'Administration désignera. Le procès-verbal du ou des commissaires délégués ne sera valable qu'après homologation par l'Administration supérieure.

Après cette homologation, la Compagnie pourra mettre en service les dites parties du chemin de fer, et y percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés.

Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

Art. 57.

Après l'achèvement total des travaux, la Compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du chemin de fer et de ses dépendances; elle fera dresser également à ses frais, et contradictoirement avec l'Administration, un état descriptif des ponts, aqueducs et autres ouvrages d'art qui auront été établis conformément aux conditions du présent cahier des charges.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif, sera déposée, aux frais de la Compagnie, dans les archives de l'administration des ponts-et-chaussées.

Art. 58.

Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, et de manière que la circulation soit toujours facile et sûre.

L'état du chemin de fer et de ses dépendances sera reconnu annuellement, et plus souvent, en cas d'urgence et d'accident, par un ou plusieurs commissaires que désignera l'Administration.

Les frais d'entretien et ceux de réparations, soit ordinaires, soit extraordinaires, resteront entièrement à la charge de la Compagnie.

Pour ce qui concerne cet entretien et ces réparations, la Compagnie demeure soumise au contrôle et à la surveillance de l'Administration.

Si le chemin de fer, une fois terminé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office, à la diligence de l'Administration et aux frais de la Compagnie. Le montant des avances faites sera recouvré par des rôles que le préfet du département rendra exécutoir.

Art. 59.

Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux seront supportés par la Compagnie.

Ces frais seront imputés sur la somme que la Compagnie est tenue de verser annuellement dans la caisse du receveur général de l'Orne, conformément à l'article 69 ci-après.

En cas de non-versement dans le délai fixé, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 60.

Les ouvrages qui seraient situés dans le rayon des places et dans la zône des servitudes, et qui, aux termes des règlements actuels, devraient être exécutés par les officiers du génie militaire, le seront par les agents de la Compagnie, mais sous le contrôle et la surveillance de ces officiers, et conformément aux projets particuliers qui auront été préalablement approuvés par les Ministres de la guerre et des travaux publics.

La même faculté pourra être accordée, par exception, pour les travaux sur le terrain militaire occupé par les fortifications, toutes les fois que le Ministre de la guerre jugera qu'il n'en peut résulter aucun inconvénient pour la défense.

Art. 61.

Si, dans le délai d'une année, à dater de l'homologation de la convention, la Compagnie ne s'est pas mise en mesure de commencer les travaux sur les deux embranchements, et si elle ne les a pas effectivement commencés, elle sera déchue de plein droit de la concession de la totalité des lignes qui font l'objet du présent cahier des charges, par ce seul fait, et sans qu'il y ait lieu à aucune mise en demeure ni notification quelconque.

Dans le cas de déchéance prévu par le paragraphe précédent, la totalité de la somme déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 89, à titre de cautionnement, par la Compagnie, deviendra la propriété du Gouvernement, et restera acquise au Trésor public.

Les travaux une fois commencés, la somme de 1,000,000 fr., affectée au cautionnement, sera rendue par dixième, et proportionnellement à l'avancement des travaux.

Art. 62.

Faute par la Compagnie d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux des chemins de fer du Mans sur Caen et de Chartres sur Alençon, dans les délais fixés par l'article 31, et

faute aussi par elle d'avoir imprimé à ces travaux une activité telle qu'ils soient parvenus à moitié de leur achèvement à la fin de la troisième année; faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance de la totalité des lignes qui font l'objet du présent cahier des charges, et il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement des travaux, par le moyen d'une adjudication, qu'on ouvrira sur les clauses du dit cahier des charges, et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés, et des portions du chemin déjà mises en exploitation.

Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La Compagnie évincée recevra de la nouvelle Compagnie la valeur que la nouvelle adjudication aura ainsi déterminée pour les dits objets.

La partie non encore restituée du cautionnement de la première Compagnie deviendra la propriété de l'Etat, et l'adjudication n'aura lieu que sur le dépôt d'un nouveau cautionnement.

Si l'adjudication, ouverte comme il vient d'être dit, n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases après un délai de six mois, et si cette seconde tentative reste également sans résultat, la Compagnie sera définitivement déchue de tous droits à la concession de la totalité des lignes qui font l'objet du présent cahier des charges, et les parties de ces lignes déjà exécutées, ou qui seraient mises en exploitation, deviendront immédiatement la propriété de l'Etat.

En cas d'interruption partielle ou totale de l'exploitation du chemin de fer, l'Administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la Compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la Compagnie n'a pas valablement justifié des moyens de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le Ministre des travaux publics.

Les dispositions de l'article 61 et du présent article, ne seront pas applicables au cas où le retard ou la cessation des travaux ou l'interruption de l'exploitation proviendraient de force majeure.

Art. 63.

Les machines locomotives employées aux transports sur le chemin de fer, devront consumer leur fumée; elles devront d'ailleurs, ainsi que les voitures, wagons et plates-formes, satisfaire aux conditions énoncées en l'article 14 du titre premier.

Art. 64.

La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépendances; la cote en sera calculée, comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer, seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité, et l'adjudicataire devra également payer toutes les contributions auxquelles ils pourront être soumis.

L'impôt dû au Trésor sur le prix des places ne sera prélevé que sur la partie du tarif correspondant aux prix de transport des voyageurs.

Art. 65.

A toute époque, après l'expiration des quinze premières années, à dater du délai fixé par l'article premier pour l'achèvement des travaux, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière des chemin de fer. Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la Compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué : on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la Compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La Compagnie recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'article 66 ci-après.

Art. 66.

A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession et par le fait seul de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de la Compagnie dans la propriété des terrains et des ouvrages désignés au plan cadastral mentionné dans l'article 57.

Il entrera immédiatement en jouissance des chemins de fer, de toutes leurs dépendances et de tous leurs produits.

La Compagnie sera tenue de remettre en bon état d'entretien, les chemins de fer, les ouvrages qui les composent et leurs dépendances, telles que gares, lieux de chargement et de déchargement, établissements aux points de départ et d'arrivée, maisons de gardes et de surveillants, bureaux de perception, machines fixes, et, en général, tous autres objets immobiliers qui n'auront pas pour destination distincte et spéciale le service des transports.

Dans les cinq dernières années qui précèderont le terme de la concession, le Gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus des chemins de fer, et de les employer à rétablir en bon état le chemin et toutes leurs dépendances, si la Compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

Quant aux objets mobiliers, tels que machines locomotives, wagons, chariots, voitures, matériaux, combustibles et approvisionnements de tous genres, et objets immobiliers non compris dans l'énumération précédente, l'État sera tenu de les reprendre, à dire d'experts, si la Compagnie le requiert; et réciproquement, si l'État le requiert, la Compagnie sera tenue de les céder également à dire d'experts.

Toutefois l'État ne sera tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation des chemins de fer pendant six mois.

Art. 67.

Si la ligne des chemins de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'Administration déterminera

les mesures à prendre pour que l'établissement des chemins de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement, pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence des chemins de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer, et tous dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la Compagnie.

Art. 68.

Si les chemins de fer doivent s'étendre sur des terrains qui renferment des carrieres, ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité aient été remblayés ou consolidées. L'Administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront, d'ailleurs, exécutées par les soins et aux frais de la Compagnie du chemin de fer.

Art. 69.

Il sera institué près de la Compagnie, un ou plusieurs commissaires spécialement chargés de surveiller les opérations de la Compagnie, pour tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des ingénieurs de l'Etat.

Le traitement des commissaires restera à la charge de la Compagnie: pour y pourvoir et acquitter en même temps les frais mis à sa charge par l'article 58, la Compagnie sera tenue de verser, chaque année, dans la caisse du receveur général de l'Orne, une somme de trente mille francs.

Dans le cas où la Compagnie ne verserait pas la dite somme aux époques qui seront fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contribution publique.

TITRE III.

Dispositions communes au chemin principal et aux embranchements.

Art. 70.

Pour indemniser la Compagnie des dépenses auxquelles elle

s'engage par les présentes, le Gouvernement lui concède, à dater du terme fixé à la Compagnie pour la pose de la voie de fer sur la totalité du chemin principal par l'article 15 du titre Ier, pour un laps de temps qui ne pourra excéder soixante ans pour le chemin principal, et soixante-quinze ans pour les embranchements du Mans sur Caen et de Chartres sur Alençon, l'autorisation de percevoir, pour le transport des voyageurs, bestiaux, marchandises et objets quelconques, les droits ci-après déterminés.

Le même droit appartiendra à la Compagnie sur les sections du chemin de fer qui lui seront successivement livrées, ou qu'elle aura construites elle-même en vertu du titre II, avant l'achèvement entier de la ligne.

La perception aura lieu par kilomètre, sans égard aux fractions de distance : ainsi un kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru. Néanmoins, pour toute distance parcourue moindre de 6 kilomètres, le droit sera perçu comme pour 6 kilomètres entiers.

Le poids de la tonne est de 1,000 kilogrammes ; les fractions de poids ne seront comptées que par centième de tonne : ainsi tout poids compris entre zéro et 10 kilogrammes, paiera comme 10 kilogrammes, entre 10 et 20 kilogrammes, il paiera comme 20 kilogrammes, etc.

L'Administration déterminera, par des règlements spéciaux, la Compagnie entendue, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises et des convois spéciaux des postes, et la durée du trajet.

Dans chaque convoi, la Compagnie aura la faculté de placer des voitures spéciales, pour lesquelles les prix seront réglés par l'Administration, sur la proposition de la Compagnie ; mais il est expressément stipulé que le nombre de places à donner dans ces voitures, n'excèdera pas le cinquième du nombre total des places du convoi.

A moins d'autorisation spéciale et révocable de l'Administration, tout convoi régulier de voyageurs devra contenir, en quantité suffisante, des voitures de toutes classes, destinées aux personnes qui se présenteront dans les bureaux de la Compagnie.

		TARIF.	PRIX DE péage.	PRIX DE transport.	TOTAL.
			f. c.	f. c.	f. c.
Par tête et par kilomètre.	Voyageurs, non compris l'impôt du 10e sur le prix des places.	Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe)...............	0,07	0,03	0,10
		Voitures couvertes, fermées à glaces et à banquettes rembourrées(2e classe).	0,05	0,025	0,075
		Voitures couvertes et fermées avec rideaux (3e classe)...............	0,03	0,025	0,055
	Bestiaux.	Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait...............	0,07	0,03	0,10
		Veaux et porcs...............	0,025	0,015	0,04
		Moutons, brebis, agneaux, chèvres...	0,01	0,01	0,02
Par tonne et par kilomètre.	Poissons.	Huîtres et poissons frais, à la vitesse des voyageurs...............	0,30	0,20	0,50
	Marchandises.	1re Classe. — Fontes moulées, fer et plomb ouvrés, cuivre et autres métaux ouvrés ou non, vinaigres, vins, boissons, spiritueux, huiles, cotons et autres lainages, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, sucre, café, drogues, épiceries, denrées coloniales et objets manufacturés...............	0,10	0,08	0,18
		2e Classe. — Blés, grains, farines, sels, chaux et plâtre, minerais, coke, charbon de bois, bois à brûler (dit de corde), perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, pierre de taille, bitumes, fontes brutes, fer en barres ou en feuilles, plomb en saumons...............	0,09	0,07	0,16

		TARIF.	PRIX DE péage.	PRIX DE transport.	TOTAL
			f. c.	f. c.	f. c.
Par tonne et par kilomètre.	Suite des marchandises.	3e Classe. — Pierre à chaux et à plâtre, moellons, meulières, cailloux, sable, argile, tuiles, briques, ardoises, fumier et engrais, pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes.	0,08	0,08	0,1[illegible]
		Houille	0,0[illegible]	0,04	0,1[illegible]
	Objets divers.	Wagon et charriot destinés au transport sur le chemin de fer, y passant à vide.	0,06	0,06	0,[illegible]
		Tout autre voiture destiné au transport sur le chemin de fer, y passant à vide, et machine locomotive ne trainant pas de convoi	0,15	0,10	0,[illegible]
		Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une machine locomotive avec son allége, marchant sans rien trainer.			
Par pièce et par kilomètre.		Voiture à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur	0,15	0,10	0,[illegible]
		Voiture à quatre roues et à deux fonds, et à deux banquettes dans l'intérieur	0,18	0,14	0,[illegible]
		(Le tarif sera double si le transport a lieu à la vitesse des voyageurs. Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de tarif, voyager dans les voitures à une banquette et trois dans les voitures à deux banquettes. Les voyageurs excédant ce nombre paieront le prix des places de deuxième classe.)			

Les marchandises qui, sur la demande des expéditeurs, seraient transportées avec la vitesse des voyageurs, paieront à raison de trente-six centimes la tonne.

Les chevaux et bestiaux, dans le cas indiqué au paragraphe précédent, paieront le double des taxes portées au tarif.

Dans le cas où la Compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs, et d'un an pour les marchandises.

Tous changements apportés dans les tarifs seront annoncés au moins un mois d'avance par des affiches. Ils devront d'ailleurs être homologués par des décisions de l'Administration supérieure, prises sur la proposition de la Compagnie, et rendues exécutoires dans chaque département par des arrêtés du préfet.

La perception des taxes devra se faire par la Compagnie indistinctement et sans aucune faveur. Dans le cas où la Compagnie aurait accordé à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur l'un des prix portés au tarif, avant de la mettre à exécution, elle devra en donner connaissance à l'Administration, et celle-ci aura le droit de déclarer la réduction, une fois consentie, obligatoire vis-à-vis de tous les expéditeurs et applicable à tous les articles de la même nature. La taxe, ainsi réduite, ne pourra, comme pour les autres réductions, être relevée avant un délai d'un an.

Les réductions ou remises accordées à des indigents ne pourront, dans aucun cas, donner lieu à l'application de la disposition qui précède.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et le transport.

Art. 71.

Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de trente kilogrammes n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Art. 72.

Les denrées, marchandises, effets, animaux et autres ob-

ets non désignés dans le tarif précédent, seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auraient le plus d'analogie.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la Compagnie; elles seront soumises immédiatement à l'Administration, qui prononcera définitivement.

Art. 73.

Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif précédent ne sont point applicables :

1° A toute voiture pesant, avec son chargement, plus de quatre mille cinq cents kilogrammes (4,500);

2° A toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes (3,000).

Néanmoins, la Compagnie ne pourra se refuser, ni à transporter les masses indivisibles pesant de trois mille à cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler toute voiture qui, avec son chargement, pèserait de quatre mille cinq cents à huit mille kilogrammes; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

La Compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes (5,000), ni à laisser circuler les voitures, autres que les machines locomotives, qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille kilogrammes (8,000).

Si, nonobstant la disposition qui précède, la Compagnie transporte les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, et laisse circuler les voitures, autres que les machines locomotives, qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Art. 74.

Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif, et qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas 200 kilogrammes;

2° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés; au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au pla-

tine, ainsi qu'aux bijoux, pierres précieuses et autres valeurs ;

3° Et, en général, à tous paquets, colis, ou excédant de bagage pesant isolément moins de 50 kilogrammes, à moins que ces paquets, colis ou excédant de bagage ne fassent partie d'envois pesant ensemble au-delà de 50 kilogrammes d'objets expédiés par une même personne à une même personne, et d'une même nature, quoique emballés à part, tels que sucre, café, etc.

Dans les trois cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'Administration sur la proposition de la Compagnie.

Néanmois, au-dessus de 50 kilogrammes, et quelle que soit la distance parcourue, le prix de transport d'un colis ne pourra être taxé à moins de quarante centimes (0 fr. 40 c.).

Art. 75.

Au moyen de la perception des droits et des prix réglés ainsi qu'il vient d'être dit, et sauf les exceptions stipulées au présent bail, la Compagnie contracte l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques qui lui seront confiées.

Les bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques, seront transportés dans l'ordre de leurs numéros d'enregistrement.

Toute expédition de marchandises dont le poids, sous un même emballage, excédera 20 kilogrammes, sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture dont un exemplaire restera aux mains du dit expéditeur comme duplicata, et l'autre aux mains de la Compagnie.

L'expéditeur pourra réclamer un duplicata de la lettre de voiture pour tout paquet ou ballot pesant moins de vingt kilogrammes (20 k.), dont la valeur aura été préalablement déclarée.

La Compagnie sera tenue d'expédier les marchandises dans les deux jours qui en suivront la remise, toutefois, si l'expéditeur consent à un plus long délai, il jouira d'une réduction d'après un tarif approuvé par l'Administration publique.

Les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés par un règlement

qui sera soumis à l'approbation de l'Administration supérieure.

Les expéditeurs ou destinataires resteront libres de faire eux-mêmes, et à leurs frais, le factage et le camionnage de leurs marchandises, et la Compagnie n'en sera pas moins tenue, à leur égard, des obligations énoncées au paragraphe 1er du présent article.

Dans le cas où la Compagnie consentirait, pour le factage et le camionnage des marchandises, des arrangements particuliers à un ou plusieurs expéditeurs, elle serait tenue, avant de les mettre à exécution, d'en informer l'Administration, et ces arrangements profiteraient également à tous ceux qui lui en feraient la demande.

Art. 76.

A moins d'une autorisation spéciale de l'Administration, il est interdit à la Compagnie, sous les peines portées par l'article 419 du code pénal, de faire directement ou indirectement, avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises, par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas également consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes routes.

Les règlements d'administration publique rendus en exécution de l'article 82 ci-dessous, prescriront toutes les mesures nécessaires pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transports dans leurs rapports avec le service du chemin de fer.

Art. 77.

Les militaires ou marins voyageant isolément, pour cause de service, envoyés en congé pour appartenir à la réserve, envoyés en congé limité ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif.

Les militaires ou marins voyageant en corps ne seront assujettis, eux et leurs bagages qu'au quart de la taxe du tarif.

Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par la ligne du chemin de fer, la Compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, et à moitié de la taxe du ta-

rif, tous les moyens de transport établis pour l'exploitation du chemin de fer.

Art. 78.

Les ingénieurs, commissaires royaux, commissaires de police, et agents spéciaux attachés à la surveillance du chemin de fer, seront transportés gratuitement dans les voitures de la Compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et à ceux de l'administration des douanes, chargés de la surveillance du chemin de fer, dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

Art. 79.

Les dépêches, accompagnées d'un agent du Gouvernement, seront transportées gratuitement, par les convois ordinaires de la Compagnie, sur toute l'étendue du chemin de fer.

A cet effet, la Compagnie sera tenue de réserver, à chaque convoi de voyageurs ou de marchandises, à l'arrière du train des voitures, un compartiment spécial de voiture, pour recevoir les dépêches et les agents nécessaires au service. La forme et la dimension de ce compartiment seront réglées par l'Administration.

Il pourra y avoir, en outre, tous les jours, à l'aller et au retour, un ou plusieurs convois spéciaux, dont les heures de départ, soit de jour, soit de nuit, ainsi que la marche et les stationnements, seront réglés par le Ministre des finances et le Ministre des travaux publics, après avoir entendu la Compagnie.

Ces convois, destinés au service général de la poste aux lettres, pourront parcourir toute l'étendue ou seulement une partie de la ligne du chemin de fer.

L'Administration des postes fera construire et entretiendra à ses frais des voitures appropriées au transport des dépêches par les convois spéciaux. Ces voitures, dont la forme et les dimensions seront déterminées par l'administration des postes, devront pouvoir contenir, outre le courrier, un ou plusieurs agents chargés, pendant le trajet, de la manipulation et du triage des lettres, ainsi que de l'échange des dépêches dans les différentes stations.

Il sera payé à la Compagnie une rétribution qui ne pourra

excéder 75 centimes par kilomètre parcouru par les convois spéciaux mis à la disposition de l'administration des postes. Si cette administration emploie plus d'une voiture, la rétribution n'excèdera pas 25 centimes par kilomètre et par voiture en sus de la première.

Ces rétributions pourront être révisées tous les cinq ans et fixées de gré à gré ou à dire d'experts, sans pouvoir excéder le taux ci-dessus fixé.

La Compagnie pourra placer, dans ces convois spéciaux, des voitures de toute classe pour le transport des voyageurs et des marchandises. Les voitures affectées ou appropriées au transport des dépêches et des agents de l'Administration, seront toujours placées à l'arrière du train des voitures de la Compagnie.

La Compagnie ne pourra être tenue d'établir des convois spéciaux ou de changer les heures de départ, la marche et les stationnements de ces convois, qu'autant que l'Administration l'aura prévenue par écrit quinze jours à l'avance.

Néanmoins, toutes les fois qu'en dehors des services réguliers, l'Administration requerra l'expédition d'un convoi spécial, soit de jour, soit de nuit, cette expédition devra être faite immédiatement, sauf l'observation des règlements de police. Le prix sera ultérieurement réglé de gré à gré ou à dire d'experts, entre l'Administration et la Compagnie.

Art. 80.

La Compagnie sera tenue à toute réquisition de faire partir par convoi ordinaire les wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés. Les wagons seront construits aux frais de l'État ou des départements, et leurs dimensions déterminées par un arrêté du Ministre de l'intérieur.

Les employés de l'Administration, gardiens, gendarmes ou prisonniers placés dans les wagons ou voitures cellulaires, ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe du tarif de la dernière classe.

Art. 81.

Le Gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique électrique ;

il se réserve aussi le droit de faire toutes les réparations et de prendre toutes les mesures propres à assurer le service de la ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

Sur la demande de l'Administration des lignes télégraphiques, il sera réservé, dans les gares des villes et des localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement de maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel.

La Compagnie sera tenue de faire garder par ses agents les fils et les appareils des lignes électriques; de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir et de leur en faire connaitre les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la Compagnie auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après des instructions qui leur seront données à cet effet.

Les agents de la télégraphie voyageant pour le service de la ligne électrique auront le droit de circuler gratuitement dans les wagons du chemin de fer.

En cas de rupture du fil télégraphique ou d'accident grave, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur télégraphique de la ligne, pour le transporter sur le lieu de l'accident avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport sera gratuit.

Art. 82.

Des règlements d'administration publique, rendus après que la Compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'usage et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent. Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions, resteront à la charge de la Compagnie. Toutefois, les traitements des commissaires spéciaux de police et des agents qui, sous leurs ordres, surveilleront l'exploitation du chemin de fer, seront payés sur les fonds du Trésor.

La Compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'Administration les règlements de toute nature qu'elle fera pour le service de l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les paragraphes précédents sont obligatoires pour la Compagnie et pour toutes celles qui

seraient chargées de l'exploitation des lignes de chemins de fer d'embranchement et de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Art. 83.

Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes royales, départementales ou vicinales, de canaux ou de chemin de fer qui traverseraient le chemin de fer qui fait l'objet du présent cahier des charges, la Compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces traversées, mais toutes les dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la Compagnie.

Art. 84.

Toute exécution ou toute autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation, dans la contrée ou est situé le chemin de fer projeté, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande en indemnité de la part de la Compagnie.

Les Compagnies qui exploitent ou exploiteront des chemins de fer d'embranchement ou de prolongement, établis ou à établir sur le chemin de fer de Versailles à Rennes et ses embranchements, auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés, et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le dit chemin de fer et ses embranchements, pour lesquels cette faculté sera réciproque à l'égard des dits embranchements ou prolongements.

Dans le cas où les Compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, le Gouvernement statuerait sur les difficultés qui pourraient s'élever entre elles à cet égard.

Dans le cas où une Compagnie d'embranchement ou de prolongement, joignant la ligne de Versailles à Rennes et ses embranchements, n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne; comme aussi dans celui où la Compagnie fermière de l'exploitation de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les Compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles, de manière que le

service de transport ne soit jamais interrompu aux points extrêmes des diverses lignes.

Celle des Compagnies qui sera dans le cas de se servir d'un matériel qui ne serait pas sa propriété, paiera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les Compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité, ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le Gouvernement y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La Compagnie pourra être assujettie par les lois qui seront ultérieurement rendues pour l'exploitation des chemins de prolongement ou d'embranchement joignant celui de Versailles à Rennes et ses embranchements, à accorder aux Compagnies de ces chemins, une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de cent kilomètres, dix pour cent du prix perçu par la Compagnie ;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède cent kilomètres, quinze pour cent ;

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède deux cents kilomètres, vingt pour cent;

4° Si le prolongement excède trois cents kilomètres, vingt-cinq pour cent.

Art. 86.

Les agents et gardes que la Compagnie établira, soit pour opérer la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent, pourront être assermentés, et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes-champêtres.

TITRE IV.

Clauses spéciales pour le raccordement du chemin de fer de Versailles à Rennes, avec les deux chemins de fer de Paris à Versailles (rive droite et rive gauche).

Art. 87.

La Compagnie sera tenue de rapporter, avant la signature de

la convention, le consentement de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Saint-Germain à effectuer dans la gare d'arrivée de ce chemin dans Paris, et sur la partie commune aux chemins de Saint-Germain et Versailles, les agrandissements et aménagements et les voies supplémentaires qui seront jugés nécessaires par l'Administration supérieure.

La Compagnie devra, de son côté, pour la gare du chemin de fer de Paris à Versailles (rive droite), dans la commune de Batignolles-Monceaux, et pour la gare du chemin de Paris à Versailles (rive gauche) dans la commune de Vaugirard, effectuer les agrandissements que l'Administration jugera nécessaires.

Les travaux d'agrandissement et de voies supplémentaires prévus aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus sont reconnus et déclarés d'utilité publique; ils devront, pour la gare de la barrière du Maine, comprendre toutes les constructions et tous les aménagements nécessaires à une gare de marchandises et à de grands ateliers de réparation.

La Compagnie sera tenue, en outre, de prolonger à ses frais le chemin de fer de la rive gauche dans l'intérieur de Paris, jusqu'à une distance d'au moins 700 mètres du boulevart intérieur du Mont-Parnasse, dans l'espace compris entre la rue de Sèvres, la rue de l'Ouest et les murs du jardin du Luxembourg Dans le cas toutefois où ce prolongement exigerait des travaux de consolidation de carrières, ces travaux seraient exécutés aux frais de l'État.

Il sera établi, au point extrême du dit prolongement, une gare de voyageurs avec tous les aménagements nécessaires à un bon service.

La direction du prolongement et l'emplacement, l'étendue et les dispositions générales de la gare d'arrivée seront réglées, après enquête, par l'Administration supérieure, sur la proposition de la Compagnie.

Art. 88.

La Compagnie sera tenue d'établir aux points où les deux chemins de fer de Versailles (rive droite et rive gauche) se raccorderont, soit entre eux, soit avec le chemin de Versailles à Rennes, toutes les voies accessoires que l'Administration supérieure jugerait nécessaires à la sûreté de la circulation.

Art. 89.

Les tarifs déterminés au présent cahier des charges, ains que toutes les conditions accessoires de ces tarifs, en ce qu concerne les bestiaux, marchandises et objets divers, sont déclarés applicables aux deux chemins de fer de Paris à Versailles.

Il en sera de même en ce qui concerne les voyageurs, provenant ou à destination d'un point quelconque du chemin de Versailles à Rennes, et parcourant tout ou partie de l'un ou de l'autre des deux chemins de Paris à Versailles.

La Compagnie sera également soumise, pour les deux chemins, aux obligations énoncées aux articles 21, 29, 76, 77, 78, 79, 80 et 81 du présent cahier des charges.

La durée de la concession des deux chemins de fer de Paris à Versailles est réduite au terme fixé pour le bail du chemin de fer de Versailles à Rennes.

Art. 90.

La Compagnie s'engage à rapporter, avant la signature de la convention, le consentement de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Saint-Germain aux conditions ci-après.

Les voyageurs, bestiaux, marchandises et objets divers provenant ou à destination d'un point quelconque du chemin de fer de Versailles à Rennes et de ses embranchements, et parcourant le trajet de Paris à Asnières, ne paieront, pour ce trajet, que le péage réglé pour le chemin de fer de Versailles à Rennes, et réduit, d'ailleurs, conformément à l'article 85 du présent cahier des charges.

Le droit de gare pour les voyageurs arrivant dans la gare du chemin de Saint-Germain n'excèdera pas quinze centimes (0 fr. 15 c.).

Le péage à payer à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Saint-Germain, pour la jouissance de la gare de Paris et le parcours d'Asnières à Paris, sera limité conformément aux stipulations de l'article 6 du traité passé, le 4 février 1845, entre les Compagnies des deux chemins de fer de Paris à Versailles.

Les traités de toute nature, entre la Compagnie du chemin

de Paris à Rennes et la Compagnie du chemin à Saint Germain, devront, avant tout commencement d'exécution, être soumis à l'approbation de l'Administration supérieure.

Art. 91.

La Compagnie s'engage à rembourser le prêt de cinq millions consenti par l'État à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Versailles (rive gauche), en vertu de la loi de 1er août 1839 aux conditions ci-après :

Aux cinq millions du capital prêté on ajoutera 1° les intérêts à 4 p. 100 du capital depuis qu'ils ont commencé à courir jusqu'au jour de la concession ; 2° les intérêts à 3 p. 100 sur le capital nouveau pour l'intervalle qui séparera la concession de la mise en exploitation.

La somme totale ainsi formée portant intérêt à 3 p. 100 jusqu'au parfait paiement, sera remboursée par la Compagnie en soixante annuités égales, payables par elle, à dater de l'époque ci-dessus mentionnée.

En cas de retard dans les paiements ci-dessus stipulés, l'État pourra mettre saisie-arrêt sur les revenus du chemin de fer ; la Compagnie pourra d'ailleurs être poursuivie par contrainte administrative, comme rétentionnaire de deniers publics.

TITRE V.

Dispositions générales.

Art. 92.

La Compagnie devra faire élection de domicile à Versailles.

Dans le cas de non élection de domicile, toute notification ou signification adressée à la Compagnie, sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du département de Seine-et-Oise.

Art. 93.

Les contestations qui s'élèveraient entre la Compagnie et l'Administration, au sujet de l'exécution ou de l'interprétation du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de Seine-et-Oise, sauf recours au conseil d'État.

Art. 94.

Avant la signature de la Convention, la Compagnie sera tenue de déposer une somme de un million de francs (1,000,000 fr.) en numéraire ou en rentes sur l'État, calculées conformément à l'ordonnance du 19 juin 1825, en bons du Trésor et autres effets publics, avec transfert au profit de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme de un million de fr. (1,000,000 fr.) sera rendue par dixièmes et proportionnellement à l'avancement des travaux à la charge de la Compagnie.

En cas de déchéance, la dite somme de un million (1,000,000 fr.), ou les parties qui n'en auront pas encore été restituées, deviendront la propriété du Gouvernement.

La Compagnie s'oblige en outre à affecter, comme garantie de l'exécution de la convention à intervenir, les deux chemins de Paris à Versailles, rive droite et rive gauche, avec tous les travaux supplémentaires qu'ils pourront recevoir, et, dans le cas où il y aurait lieu à l'application des clauses pénales énoncées aux articles 16, 26 et 82 du présent cahier des charges, cette application frapperait les deux chemins de Paris à Versailles, en même temps que le chemin de Versailles à Rennes, et ses embranchements du Mans sur Caen et de Chartres sur Alençon.

Il en sera de même à l'égard de tous les actes qui auront pour objet direct les mesures nécessaires pour que la réduction dans la durée de la concession des deux chemins de fer de Paris à Versailles puisse être régulièrement consentie.

Art. 95.

Le présent cahier des charges ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

ANNEXE N° 1

AU RAPPORT SUPPLÉMENTAIRE DE M. LACROSSE.

Traité entre les Compagnies de Versailles, rive droite et rive gauche.

4 février 1845.

ENTRE LES SOUSSIGNES,

MM. Adolphe d'Eichthal, président du conseil d'administration du chemin de fer de Paris à Saint-Cloud et Versailles (rive droite), demeurant à Paris, rue Basse-du-Rempart, n° 30; Charles Mallet, demeurant à Paris, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 18; et Émile Pereire, demeurant à Paris, rue d'Amsterdam, n° 5; les deux premiers administrateurs, et le troisième directeur de la Société du chemin de fer de Paris à Saint-Cloud et Versailles (rive droite), agissant en la dite qualité et autorisés spécialement à cet effet par délibération du conseil d'Administration de la dite Société, en date du 14 janvier 1845, en vertu des pouvoirs qui ont été déférés au dit conseil dans l'assemblée générale du 27 mars 1844, la dite assemblée représentant la quantité d'actions suffisante pour délibérer valablement,

D'une part :

Et MM. Tarbé des Sablons (Denis-Charles-Edmond), président du conseil d'administration du chemin de fer de Paris à Versailles (rive gauche), demeurant à Paris, rue Neuve-des-Mathurins, n° 15; Fiefuet de Sauville (Antoine-Louis-Hyacinthe), administrateur du dit chemin de fer de la rive gauche, demeurant à Paris, rue Jacob, n° 46, et Bessas-Lamégie (Auguste), directeur du chemin de fer de la rive gauche, demeurant à Paris, rue du Bac n° 33, administrateur et directeur de la Société du chemin de fer de Paris à Meudon, Sèvres et Versailles (rive gauche), agissant en la dite qualité et autorisés à cet effet par délibération du conseil d'administration de la dite Société, en date du 3 janvier 1845, en vertu des pouvoirs

qui ont été déférés au dit conseil dans l'assemblée générale des actionnaires de la dite Société, en date du 23 décembre 1844, la dite assemblée représentant la quantité d'actions suffisante pour délibérer valablement,

D'autre part.

A été convenu et arrêté ce qui suit :

Article premier.

Les deux Compagnies des chemins de fer de Paris à Versailles (rive droite et rive gauche) conviennent entre elles de réunir et confondre les intérêts des deux entreprises en une seule et même Société qui, après avoir obtenu la concession du chemin de Chartres, prendra le titre de Société des chemins de fer de Versailles et de Chartres.

Art. 2.

Cette réunion s'opérera aux conditions suivantes :

La valeur relative des deux Compagnies sera établie par la capitalisation à 4 et demi p. 100 du produit net moyen annuel des deux exploitations, depuis le premier octobre 1840 jusqu'au dernier jour du mois dans lequel la loi de concession de Chartres aura été promulguée. Ce produit net moyen ainsi capitalisé entrera dans l'actif de chaque Compagnie.

Pour tenir compte au chemin de fer de la rive gauche de la dépréciation survenue dans son exploitation, par suite de l'accident du 8 mai 1842, il sera ajouté à l'actif de cette Société une somme capitale de 600,000 fr.

Ne seront pas comprises dans les dépenses d'exploitation et d'entretien des deux Compagnies, les dépenses d'achèvement du chemin et de construction qui seront reportées au compte de la construction, et réciproquement seront reportées au compte d'entretien les dépenses qui auraient pu être portées à tort au compte de construction.

Le revenu net de la rive droite sera diminué d'un onzième, afin de le ramener à des conditions d'égalité avec celui de la rive gauche, et cela en compensation du nombre relatif des actions des deux Compagnies.

L'actif et le passif des deux sociétés seront rigoureusemen établis au dernier jour du mois dans lequel la loi de concession de Chartres aura été promulguée.

L'actif se composera de part et d'autre :

1° De la capitalisation du produit net moyen annuel de chaque Compagnie, suivant les bases ci-dessus indiquées ;

2° De la valeur des propriétés en dehors du chemin, laquelle sera admise pour chaque Compagnie aux prix portés sur leurs écritures avec une réduction de dix pour cent ;

3° De la valeur de celles en dehors des exploitations actuelles ;

4° Des approvisionnements des créances et valeurs de toutes sortes ;

5° De la valeur du matériel d'exploitation et des ateliers

Pour la valeur du matériel d'exploitation et des ateliers, il sera tenu compte d'une différence en faveur de la rive gauche, résultant de la situation relative des deux exploitations, de manière à ramener la valeur du matériel d'exploitation et des ateliers dans le rapport de deux pour la rive gauche, et trois pour la rive droite. Ainsi la valeur du matériel d'exploitation et des ateliers de la rive gauche étant établie, le matériel et les ateliers de la rive droite devront atteindre une valeur plus élevée de 50 pour 100 que ceux de la rive gauche ; ce n'est que le surplus de cette valeur qui figurera à l'actif disponible de la Compagnie de la rive droite.

Le passif des deux Compagnies se composera des sommes reçues provenant des emprunts contractés par chaque Compagnie, des sommes restant dues pour intérêts à l'État ou aux tiers, des soldes des comptes courants et de tous autres comptes et mémoires, soit pour la construction, soit pour l'exploitation au jour où la réunion aura lieu, les deux Compagnies entendant mettre en commun toutes les charges actives et passives des deux entreprises.

Le chemin de la rive droite étant terminé, on ajoutera au compte du passif de la rive gauche, les dépenses restant à faire pour achever le chemin, et le mettre en état de réception définitive.

Art. 3.

Un tribunal arbitral, formé de cinq membres, sera juge définitif et en dernier ressort des estimations, des appréciations ci-dessus, et de l'établissement des comptes des deux Compagnies.

Les cinq membres composant ce tribunal seront choisis de la manière suivante :

Trois seront tirés au sort :

Un dans la chambre du commerce de la Seine ;
Un parmi MM. les juges au tribunal de commerce ;
Un dans la Commission administrative des chemins de fer.

Les deux autres seront nommés, un par la rive droite, un par la rive gauche.

Le tirage au sort des trois premiers sera continué, en cas de refus, jusqu'à acceptation.

Art. 4.

Le capital résultant de la différence de situation des deux Compagnies, établi ainsi qu'il est dit aux articles précédents par la comparaison de l'actif et du passif de chacune d'elles, sera remboursé à celle des deux Compagnies qui pourra y avoir droit par des actions au pair de la nouvelle société, dont remise sera faite à la Compagnie au profit de laquelle cette différence aura été reconnue. Ainsi, il est bien entendu que, dans le cas où les deux sociétés auraient chacune un solde actif, ce serait la différence entre ces deux soldes qui formerait le capital qui serait bonifié à celle dont l'actif serait supérieur ; et, si l'une des deux sociétés avait un solde actif, et l'autre un solde passif, les deux soldes devraient s'additionner pour former le capital à bonifier à celle des deux sociétés qui aurait le solde actif.

Art. 5.

Le capital de la nouvelle société se composera :

1° De 27,000,000 fr. représentés par 54,000 actions de 500 fr. chacune ;

2° De la somme qui sera fixée par le tribunal arbitral, ainsi qu'il a été dit à l'art. 3.

Les porteurs des 42,000 actions de la rive droite et de la rive gauche recevront, en échange de leurs titres, 42,000 actions de la nouvelle société, libérées jusqu'à concurrence de 250 fr. chacune seulement.

Les 250 fr. restant à payer sur chaque action seront versés par cinquièmes, de quatre mois en quatre mois, le premier cin-

quième exigible quatre mois seulement après l'ordonnance royale qui aura constitué la nouvelle société.

Pour faciliter aux actionnaires des deux Compagnies le paiement des dits cinquièmes, ils seront autorisés à reculer de quatre mois le paiement de chaque cinquième, moyennant bonification à la Compagnie de l'intérêt à 5 pour 100 des sommes en retard, à partir du jour de l'exigibilité; et, dans le cas où ils le préféreraient, les actionnaires des deux Compagnies de Versailles auront la faculté d'échanger deux de leurs actions contre une de la nouvelle société complètement libérée.

Pour les 12,000 actions restant à émettre, MM. les Administrateurs et Directeur de la rive gauche prennent l'engagement de souscrire immédiatement au pair jusqu'à concurrence de 2,500 actions.

MM. les Administrateurs et Directeur de la rive droite prennent l'engagement de souscrire immédiatement au pair le complément des dites 12,000 actions, ainsi que toutes les actions qui n'auraient pas été souscrites par les actionnaires des deux Compagnies, de manière à réaliser le capital nécessaire pour achever le chemin de fer de Versailles (rive gauche), pour les dépenses du chemin de Chartres et pour compléter le matériel.

Aussitôt après le vote à la Chambre des Pairs du projet de loi portant concession du chemin de fer de Chartres aux deux Compagnies, un dixième des dites actions sera versé dans la caisse désignée par le conseil d'administration de la rive droite, et, après la promulgation de la loi, elles devront être immédiatement payées jusqu'à concurrence de 250 fr. pour rétablir l'égalité entre toutes les actions.

Le surplus de leur prix sera payé de la manière indiquée plus haut pour le complément des 42,000 autres actions.

Quant aux actions à émettre en paiement de la plus-value, reconnue à une des deux Compagnies de Versailles, elles seront remises aux ayant-droit comme il est dit à l'article 4, et partagées entre eux par les soins du conseil d'Administration de cette Compagnie.

Il n'y aura aucune part de fondateurs; tous les produits appartiendront aux actionnaires après le paiement des intérêts et de l'amortissement des emprunts.

Jusqu'à l'ouverture du chemin de Chartres, un intérêt à 4 pour 100 sera payé sur les actions de la nouvelle société des

chemins de Versailles et de Chartres, proportionnellement à leur libération.

La nouvelle Société sera administrée par le conseil d'administration actuel de la rive droite, dans lequel entrera comme administrateur le Président du conseil d'administration du chemin de fer de la rive gauche.

Aussitôt que le présent traité sera devenu définitif, la Société de la rive gauche sera dissoute et liquidée par les soins des liquidateurs nommés par le conseil d'administration de cette Compagnie, qui transmettront aux conditions sus-énoncées au conseil d'administration de la rive droite, l'actif et le passif de la rive gauche.

La bonté et l'ancienneté des services des employés de la rive gauche seront pris en considération par le conseil d'administration de la rive droite, auquel le conseil d'administration de la rive gauche les recommande particulièrement.

Art. 6.

Le péage à la Compagnie de Saint-Germain, pour la jouissance de sa gare et le parcours d'Asnières à Paris, sera limité à un nombre de voyageurs, marchandises, bestiaux, etc., égal aux trois cinquièmes de la totalité de la circulation effectuée sur les deux chemins de fer de Versailles et sur celui de Chartres, pour le service des points communs aux deux lignes, tels que Sèvres, Chaville, Viroflay, Versailles et au-delà.

Le péage dû pour la circulation des stations spéciales de la rive droite, depuis Asnières jusques et y compris Saint-Cloud, continuera d'être payé intégralement à la Compagnie de Saint-Germain sur la totalité comme précédemment; le tout conformément au traité conclu entre les Compagnies des deux chemins de fer de Versailles et la Compagnie de Saint-Germain.

Art. 7.

Le présent traité est subordonné à l'obtention du bail d'exploitation du chemin de fer de Chartres, aux conditions ci-annexées, qui avaient été soumises à l'approbation des Commissions des deux Chambres à la dernière session.

Fait double à Paris, entre les parties, le 4 février 1845.

Signé Fiefuet de Sauville, Tarbé des Sablons, Emile Pereire, Bessas-Lamégie, Ch. Mallet et Ad. d'Eichthal.

ANNEXE N° 2.

Traité du 18 avril 1846.

ENTRE LES SOUSSIGNÉS,

Messieurs Adolphe d'Eichthal, président du conseil d'administration du chemin de fer de Paris à Saint-Cloud et Versailles, demeurant à Paris, rue Basse-du-Rempart, n° 30; Charles Mallet, demeurant à Paris, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 13, et Emile Pereire, demeurant à Paris, rue d'Amsterdam, n° 5; les deux premiers administrateurs et le troisième directeur de la Société anonyme du chemin de fer de Paris à Saint-Cloud et Versailles, agissant ès-dites qualités et autorisés spécialement à cet effet par délibération du conseil d'administration de la dite Société, en date du quatorze janvier mil huit cent quarante-cinq, en vertu des pouvoirs qui ont été conférés au dit conseil par l'assemblée générale du vingt-sept mars mil huit cent quarante-quatre, la dite assemblée représentant la quantité d'actions suffisante pour délibérer valablement, d'une part;

Et MM. Tarbé des Sablons (Denis-Charles-Edmond), président du conseil d'administration du chemin de fer de Paris à Meudon, Sèvres et Versailles, demeurant à Paris, rue Neuve-des-Mathurins, n° 15; Fiefuet de Sauville (Antoine-Louis-Hyacinthe), administrateur du dit chemin de fer, demeurant à Paris, rue Jacob, n° 46, et Bessas-Lamégie (Auguste), directeur du chemin de fer de la rive gauche, demeurant à Paris, rue du Bac, n° 33; tous trois agissant ès-dites qualités et autorisés à cet effet, par délibération du conseil d'administration de la société du dit chemin de fer, en date du 3 janvier 1845, en vertu des pouvoirs qui ont été déférés au dit conseil, par l'assemblée générale du 23 décembre 1844; la dite assemblée représentant la quantité d'actions suffisante pour délibérer valablement, d'autre part.

A été dit et convenu ce qui suit :

Par un traité du 4 février 1845, les deux Compagnies des chemins de fer de Paris à Versailles, ont établi les conditions de leur réunion, et les bases d'après lesquelles serait fixée la plus-

value à attribuer à la Compagnie du chemin de fer de Versailles, rive droite.

Par un traité supplémentaire du 24 mars 1845, le capital social qui avait été fixé pour le prolongement des chemins de fer de Versailles a été augmenté en raison de l'étendue considérable donnée à ce prolongement, et une Commission mixte a été instituée pour suivre l'exécution du traité du 4 février 1845.

Par une délibération du 14 mars 1846, de la Commission mixte, les proportions dans lesquelles les actions des deux Compagnies des chemins de fer de Versailles seraient reçues dans la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest ont été modifiées.

Ces divers traités et délibérations ont été soumis au Gouvernement et à la Commission de la Chambre des Députés, chargée d'examiner le projet de loi du chemin de fer de Rennes.

Le Gouvernement ayant préféré que l'apport des deux chemins de fer de Versailles dans la nouvelle Société de l'Ouest fût opéré conformément aux bases générales du traité du 4 février 1845, sauf les modifications ci-après expliquées, ce qui entraînait l'annulation de la délibération de la Commission mixte du 14 mars 1846, les soussignés ont arrêté définitivement les articles suivants.

Article premier.

La délibération de la Commission mixte du 14 mars 1846 sera considérée comme nulle et non-avenue.

Art. 2.

La valeur relative des deux chemins de fer de Versailles sera établie aux conditions stipulées à l'art. 2 du traité du 4 février 1845, et en prenant pour base le produit net moyen annuel des deux exploitations, depuis le 1er octobre 1840 jusques et y compris le 31 décembre 1845.

Art. 3.

La constitution du tribunal arbitral, fixée par l'art. 3 du traité du 4 février 1845, est ainsi modifiée :

Les cinq membres composant le tribunal arbitral, seront choisis de la manière suivante :

Trois seront désignés par M. le Ministre des finances.

Les deux autres seront nommés, un par la Compagnie du

chemin de fer de Versailles, rive droite, un par la Compagnie du chemin de fer de Versailles, rive gauche.

Art. 4.

Les conditions des traités des 4 février et 24 mars 1845, relatives à l'importance du capital social, seront modifiées par la Commission mixte créée par le traité du 24 mars 1845, en raison des embranchements imposés par la loi à intervenir pour la concession du chemin de fer de l'Ouest.

Art. 5.

Toutes les autres conditions des traités des 4 février et 24 mars 1845, auxquelles il n'est pas dérogé par les présentes, conserveront leur plein et entier effet.

Fait double à Paris, le 15 avril 1846.

Signé TARBÉ DES SABLONS,
Emile PERREIRE,
Charles MALLET,
De SAUVILLE,
D'EICHTAL.

PROJETS DE CHÉMINS DE FER

DE PARIS A RENNES,
DE PARIS A CAEN ET CHERBOURG,
ET DE CAEN A ALENÇON, AU MANS ET A LA LOIRE

RAPPORT

A M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

PAR

M. LE BARON DE CONDÉ,

Auditeur au Conseil d'État, commissaire royal.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Chargé de faire l'étude statistique des différents projets de chemins de fer qui intéressent l'ouest et le nord-ouest de la France, et de recueillir et de coordonner les documents propres à déterminer la valeur absolue ou relative des grandes lignes comprises dans cette portion du territoire qui s'étend du bassin de la Seine à celui de la Loire, je viens vous rendre compte de l'importante mission que vous m'avez fait l'honneur de me confier.

Tel qu'il se présente aujourd'hui, l'ensemble du

système des chemins de fer de l'Ouest comprend trois grandes lignes principales : celle de Paris à Nantes, celle de Paris à Rennes et Brest, et celle de Paris à Caen et Cherbourg; plus un chemin transversal destiné à joindre la Manche à la Loire.

La première de ces lignes, depuis longtemps déjà j'ai eu l'honneur de vous en entretenir; aujourd'hui presque achevée, elle se compose de trois chemins distincts, dont le premier est depuis deux ans, le second va être incessamment, le troisième sera, dans un temps peu éloigné, livré à la circulation, et pour lesquels l'expérience remplacera bientôt les calculs et les prévisions de la théorie.

Il me reste aujourd'hui à vous soumettre le résultat des études faites sur les trois autres lignes.

Je commencerai par le chemin de fer de Paris à Rennes, et ses diverses variantes.

J'aborderai ensuite celui de Paris à Caen et Cherbourg.

Je traiterai en dernier lieu du projet de ligne transversale de Caen à la Loire.

Pour arriver, dans la difficile appréciation de ce que sera un chemin de fer qui n'existe pas encore, à des résultats aussi rapprochés que possible de la vérité, j'ai dû commencer par me livrer à une enquête scrupuleuse; j'ai parcouru les localités intéressées, j'ai recueilli aux sources les plus dignes de confiance des renseignements très-nombreux et très-détaillés. Le détail, en matière de statistique, est une garantie d'exactitude, en même temps qu'il offre à tous un facile moyen de contrôle. MM. les Préfets, Sous-préfets, Maires, Ingénieurs, Directeurs des différents services publics, et plusieurs autres personnes compétentes ont bien vou-

lu m'aider de leurs lumières, et me faire profiter du fruit de leur expérience. Si ce rapport contient quelques documents utiles et complets, c'est à l'obligeant concours de tant d'hommes éclairés qu'ils sont dus (1).

J'ai divisé les renseignements ainsi recueillis en deux classes. Dans la première, j'ai rangé tout ce qui concerne l'importance commerciale, industrielle, agricole des localités traversées, communes, cantons, arrondissements, départements. Les chiffres comparés de la production et de la consommation donnent ceux de l'importation et de l'exportation. De ce premier travail ressortent, d'une manière générale, les besoins, les intérêts des contrées et des principaux centres de population dont il est question dans les différents projets.

Dans la seconde partie, plus précise, plus positive, j'ai réuni tout ce qui peut servir à constater le mouvement actuel de la *circulation*, le chiffre de ce qui va et vient, les lieux de provenance et de destination, les conditions et les prix du transport. Pour cette seconde partie, je n'ai plus dû opérer par contrées, mais par routes.

J'ai pris, avec les routes suivant le même parcours que le chemin de fer, celles des routes parallèles dont une partie de la circulation doit être attirée par ce chemin; et afin de faliciter, autant qu'il dépend de moi, l'examen de cette partie de

(1) Qu'il me soit permis de citer entre autres MM. Chasles, Remilly, comte Curial, Salmon, du Treil, marquis de Torcy, Bourdon, d'Hacqueville, Vautier, De Courdemanche, Thomine, de Tocqueville, Noël-Agnès, Mery, comte Dumoncel.

mon travail, j'ai fait dresser une carte qui contient, avec les divers projets de tracés étudiés jusqu'aujourd'hui, l'indication des principales routes dont la circulation intéresse ces projets.

On estime communément que le rayon d'attraction d'un chemin de fer est égal au tiers de la route à parcourir, c'est-à-dire qu'un voyageur situé à 10 kilomètres du rail-way, et qui doit atteindre un point de ce chemin distant de 30 kilomètres, aimera mieux en parcourir 40, dont 30 sur la ligne de fer, et 10 sur la voie ordinaire, que 30 sur la route qui pourrait le conduire directement.

La circulation actuelle à noter pour les projets de chemins de fer comprend principalement les voyageurs par voitures publiques à service régulier, messageries et diligences ; les voyageurs par bateaux à vapeur ; les voyageurs en poste et en malle-poste ; les marchandises transportées par le roulage ordinaire ou accéléré, par les messageries, par la voie d'eau ; ainsi que le mouvement des bestiaux vers les grandes villes.

Les chiffres que j'ai réunis, concernant les voyageurs, résultent surtout des renseignements puisés chez les directeurs des contributions indirectes, chez les maîtres de poste, et à l'Administration centrale des postes ; ceux touchant le mouvement des marchandises, de tableaux très-circonstanciés dressés principalement à l'aide des Maires, de tous les services de roulage, ainsi que des comptages faits par les Ingénieurs sur les routes confiées à leurs soins ; ceux des bestiaux, des registres d'entrée et de sortie des villes à octroi, où tout ce qui passe est régulièrement noté, et des états d'arrivages sur les marchés de Paris et environs, dans lesquels

on trouve, avec le nombre de têtes de bétail, l'in dication des départements qui les envoient.

Tous les chiffres concernant ce mouvement d'hommes et de choses sont consignés dans une série de *tableaux détaillés* que j'ai l'honneur de vous remettre comme annexes du présent rapport et qui expriment, d'une manière très-circonstanciée, la *circulation actuelle* sur les différentes routes intéressant les projets de chemins de fer. A l'aide de cette circulation actuelle, j'ai cherché la circulation moyenne à atteindre pour le rail-way.

J'ai fait le calcul du nombre de kilomètres que chaque nature de voyageurs où de marchandises aurait intérêt à parcourir sur la nouvelle voie, eu égard au lieu de départ et de destination, et à la comparaison des prix de transport actuels et futurs; j'ai doublé seulement, suivant l'usage, le nombre de voyageurs par les messageries, et je suis arrivé, en appliquant les tarifs moyens admis par les Commissions des chemins de fer, et adoptés par les Chambres, aux évaluations de produits ou *trafics* que je vais avoir l'honneur de vous soumettre, tant pour l'ensemble des grandes lignes, que pour les principales sections dont elles se composent.

CHEMIN DE FER DE PARIS A RENNES.

Classé par la loi du 23 juillet 1844, le chemin de fer de Rennes se divise, aux termes mêmes de cette loi, en trois sections distinctes :

Celle de Paris à Chartres ;

Celle de Chartres à Laval ;

SECTION DE PARIS A CHARTRES.

Le chemin de fer de Paris, ou, pour mieux dire, de Versailles à Chartres, part soit d'un raccordement à opérer entre les deux chemins de Paris à Versailles, soit de l'un de ces chemins, s'élève sur le plateau de Trappes, contourne le parc et la ville de Rambouillet, suit la petite rivière de la Guesle jusqu'à Épernon où il entre dans la Drouette, passe à Maintenon près des aqueducs, et remonte la vallée de l'Eure jusqu'à Chartres, où il arrive après un parcours de 74 kilomètres.

Il y a lieu, pour l'évaluation du produit présu-

mable de ce chemin, de s'occuper principalement de la circulation actuelle sur trois routes : sur la route royale n° 10, qu'il longe dans presque tout son parcours; sur la route de Chartres par Orsay et Ablis; et sur la route de Dreux, au moins en ce qui concerne les voyageurs et marchandises allant au-delà de Dreux, soit qu'ils se dirigent vers Brest, soit qu'ils aillent chercher la route de Granville.

Les tableaux détaillés constatent, sur chacune de ces routes, mais notamment sur la première, une circulation considérable.

En comptant sur cette première route les voyageurs transportés par les voitures publiques de Paris ou de Versailles à Chartres, Bonnétable, Mamers, le Mans, par celles de Rambouillet à Maintenon, et d'Épernon à Chartres; en empruntant aux grandes messageries de Paris à Nantes seulement les voyageurs à destination du Mans ou lieux situés entre le Mans et Paris, et laissant les autres au chemin de fer de Nantes par Tours et Angers; en ne prenant à la seconde route, qui ne suit pas immédiatement le parcours du chemin de fer, que les voyageurs de Paris à Chartres, et à la troisième, que les voyageurs par les voitures de Paris à Dreux et au-delà, Mortagne, Rennes et Brest, Argentan et Flers, on arrive au chiffre de 8,847,535 kilomètres parcourus, ou voyageurs à un kilomètre, que l'on peut considérer comme acquis au chemin de fer.

Divisés par 74, nombre qui exprime la distance en kilomètres de Versailles à Chartres, ces 8,847,535 unités donnent 119,561 voyageurs qui auraient parcouru la distance entière.

Ils paient actuellement dans les grandes messageries, 14, 12, 10 et 9 centimes par kilomètre, quelquefois 12, 10, 9, 8; dans les autres diligences, 9, 8, 6, ou 8, 7, 6. Dans les petites voitures, très-fréquentées, qui desservent les localités voisines de Versailles, les prix descendent jusqu'à 5 et même 4 centimes.

Admettant la moyenne généralement adoptée, 6 centimes et demi, et multipliant par ce chiffre le nombre de voyageurs à un kilomètre acquis au chemin de fer, on arrive à une recette de 575,089 fr., basée sur la circulation actuelle. Ce chiffre doit être doublé pour exprimer le mouvement à attendre sur le rail-way, doublement dans lequel se trouvent comprises, non-seulement les personnes qui, pour un voyage qu'elles font aujourd'hui, en feront deux; mais celles qui ne voyagent pas et que le chemin de fer mettra en mouvement, aussi bien que ceux des voyageurs actuels à pied, à cheval, en voitures particulières, qui se serviront de préférence du nouveau mode de locomotion.

8,656 voyageurs en poste et en malle-poste empruntés aux mêmes routes et dans les mêmes proportions, parcourant ensemble 640,544 kilomètres, et tarifés à 10 centimes, produiraient de plus 64,054 francs.

Les prix actuels sont: par la malle, de 17 centimes; en poste, d'au moins 30 centimes.

Ce sont surtout des denrées agricoles que le chemin de fer de Chartres est destiné à transporter; il traverse le grenier de la France.

L'arrondissement de Rambouillet, qu'il rencontre en quittant celui de Versailles, ne renferme

pas moins de 157 moulins à farine, presque toujours en mouvement et presque exclusivement pour Paris.

Le département d'Eure-et-Loir produit, à lui seul, quatre millions d'hectolitres de céréales, en consomme trois, exporte le reste, envoie à Paris 600,000 hectolitres de farine, 25,000 de légumes secs, une quantité considérable d'avoine et pour plusieurs millions d'œufs, de beurre, gibier, volaille et fromages, sans compter 700,000 toisons qu'i expédie chaque année aux manufactures d'Elbeuf, Reims et Sedan.

Sur 548,305 hectares de superficie, ce département en compte, en terres labourables, 435,277, c'est-à-dire les 4/5 de son territoire, tandis que la moyenne, en France, n'est que de 48 p. 100.

Sa grande industrie, c'est l'agriculture; sa principale richesse, la fécondité du sol. Toutefois les deux petites rivières non navigables qui lui ont donné leur nom, et qui, avec leurs affluents, font tourner jusqu'à 432 meules à grains, alimentent aussi une vingtaine d'usines à papier, à tan ou à foulon, 11 filatures de coton et laine, un haut fourneau, 2 forges, 3 fonderies de fer ou de cuivre, 2 laminoirs.

Le département possède 86 fabriques de lainage, 24 tanneries, 4 fabriques de noir engrais, 70 fours à chaux, 120 briqueteries et poteries.

Les filatures, bonneteries, couverturerics d'Eure-et-Loir emploient annuellement 930,000 kilogrammes de laines; à savoir : 915,000 tirées du dehors, et 15,000 de laines du pays.

Les tanneries livrent au commerce 2,000,000

kilogrammes de produits; les papeteries de l'arrondissement de Dreux seul, 1,500,000.

De Chartres à Paris on transporte donc, outre les blés, avoines, grains, graines et farines ci-dessus mentionnées, beaucoup de laines et peaux de moutons, une quantité considérable de couvertures et de bonnets tissés, des papiers, de la verrerie, ganterie, coutellerie, terre de pipe, sans compter les vins et épiceries qui viennent de Nantes.

De Paris à Chartres et au-delà, on voiture surtout du plâtre, des charbons de terre, des engrais animaux en grande abondance, de la ferronnerie et quincaillerie, des toiles du Nord, et des articles de Paris.

Ces transports sont tous faits aujourd'hui, soit par le roulage, soit par les cultivateurs qui amènent eux-mêmes à Paris beaucoup de blés et grains, soit par les messageries. Pas de voie d'eau qui les facilite et les rende moins chers ; le département d'Eure-et-Loir n'a et ne pourra jamais avoir de rivières navigables, ni de canaux.

Les cultivateurs se servent, pour les transports qu'ils effectuent eux-mêmes, de leurs propres chevaux pendant les mois de l'année où ils ne peuvent en tirer meilleur parti, et le transport ne leur coûtant rien, il n'y a pas lieu de tenir compte, dans le trafic du chemin de fer, des quantités ainsi voiturées. Le roulage fait payer 18 à 20 centimes par tonne et par kilomètre le transport des blés et denrées ordinaires, et jusqu'à 35 centimes celui des liquides et des expéditions en service accéléré.

Au tarif moyen de 14 centimes adopté pour les trafics de chemins de fer, on peut donc compter pour le rail-way tout le roulage de Paris à Char-

tres et de Paris au Mans, ensemble 41,316 tonnes; plus celui qui est effectué par les voituriers de La Ferté-Bernard, Nogent-le-Rotrou, et environs, et les retours en plâtres, fers, houilles, ensemble 23,918 tonnes.

Laissant à un autre chemin, jusqu'à nouvel ordre, le grand roulage de Paris à Tours et Bordeaux, et de Paris à Angers et Nantes; mais prenant aux services réguliers ou irréguliers, établis entre ces deux dernières villes et Paris, ce qui s'arrête à des distances intermédiaires, à savoir 13,776 tonnes; empruntant de plus à la route royale n° 12, 17,735 tonnes de roulage *total*, c'est-à-dire allant sans rompre charge de Laval à Paris, et réciproquement, on trouve que le nombre de tonnes à un kilomètre à attribuer au chemin de fer s'élève à 7,159,172, soit, pour la distance entière de Versailles à Chartres, 96,745 tonnes, donnant, à 14 centimes, une recette de 1,002,284 fr.

2,895 tonnes transportées par les messageries sur la route de Chartres par Rambouillet, 389 tonnes de Paris à Chartres par la seconde route, et 1,488 tonnes empruntées aux messageries de la troisième, feraient ensemble 4,772 tonnes pour la distance entière, soit, 353,128 tonnes à un kilomètre, lesquelles, comptées à 20 centimes, apporteraient encore une recette de 70,625 francs, à ajouter à celles que j'ai indiquées jusqu'à présent, et qui ne concernent que les *voyageurs* et les *marchandises*. Il me reste à parler des bestiaux.

Le transport des bestiaux est-il acquis aux chemins de fer? Doit-on en tenir compte dans les trafics, et dans quelle proportion ? Afin d'arriver

à résoudre cette question encore neuve en France, et dont la solution doit avoir une trop grande influence sur le produit des chemins de fer, pour pouvoir être légèrement laissée de côté, il est nécessaire de se rendre compte des conditions actuelles du transport de cette sorte de marchandise, et de distinguer tout d'abord entre le bétail qui, dès aujourd'hui va en voiture, et celui qui va à pied.

Ainsi, chaque semaine il nous vient, des départements de l'Ouest, et il passe, notamment par Chartres, des quantités considérables de porcs et de veaux, qui sont tous voiturés en charrette, voyageant jour et nuit en service accéléré. Depuis cinq ou six ans, l'expérience semble avoir démontré l'avantage de ce mode de transport, qui paraît maintenant généralement adopté. Les frais par tête et par kilomètre montent à 5 centimes et demi. Le maximum du tarif des dernières concessions de chemin de fer est de 4 centimes. Nul doute qu'à ce taux le transport de ce genre de bétail ne soit acquis au chemin de fer.

En sera-t-il de même du transport du gros bétail? Plusieurs bons esprits se sont adressé cette question, et sont restés partagés.

Les uns, frappés de la dépréciation que subissent les bœufs après une longue marche, calculent qu'après un voyage de 70 ou 100 lieues, cette déperdition, qui se fait surtout sentir les derniers jours, n'est pas moindre de 25 à 30 kilogrammes; qu'il y a, de plus, un certain nombre de ces animaux, 2 pour cent environ, qui tombent de fatigue en route, et dont on est obligé de se défaire à un prix réduit, deux tiers et quelquefois moitié de la valeur à destination; que ceux qui meurent en attei-

gnant les abattoirs de Paris, une soixantaine par an, ne peuvent même aucunement, aux termes des règlements sur la boucherie, servir à la consommation; que les frais journaliers d'un bœuf en voyage s'élèvent à 1 fr. 25 c. par jour, et que ceux qui viennent de loin, ont, en général, besoin d'être ferrés, ce qui force d'ajouter 2 et 3 fr. par tête pour le prix de cette opération; que ces frais, joints à tous les inconvénients signalés, ont, depuis longtemps, fait naître le désir d'un nouveau mode de transport; que plus d'une fois même on a essayé d'y obvier par des moyens bien autrement dispendieux que ne le serait le chemin de fer; qu'ainsi, le 31 mars 1842, on a vu arriver sur le marché de Poissy 200 bœufs en charrettes, dont le voyage n'avait pas coûté moins de 3,000 fr. On fait remarquer qu'en Angleterre, depuis vingt ans, tous les bestiaux qui viennent d'Irlande à Liverpool sont amenés par le rail-way de Manchester; qu'en 1843, celui de Birmingham à Londres a transporté, *à grande vitesse*, 10,578 bœufs. Enfin, on insiste sur cette considération qu'à l'aide d'un moyen de transport puissant, rapide et toujours prêt, rien n'empêchera l'éleveur lui-même de venir vendre ses bestiaux et de profiter des variations du marché pour les amener au moment précis où le cours sera celui qui lui conviendra le mieux; et l'on conclut que tous ces avantages réunis compensent bien le prix même de 10 centimes par tête et par kilomètre, qui est celui des dernières concessions.

A ce système, d'autres personnes objectent, au contraire, que l'organisation de ces transports n'est chose ni si facile ni si simple qu'on pourrait le croire au premier abord; qu'elle exige un ma-

tériel spécial, très-coûteux; que ce service serait d'autant plus onéreux que les bestiaux ne sont pas comme les voyageurs qui vont et s'en retournent; qu'ils vont et ne reviennent pas; qu'ainsi les trains qui les auraient amenés seraient obligés de s'en retourner à vide, ce qui doublerait le coût du transport; qu'il est reconnu, du reste, que la marche et la fatigue éprouvée pendant le voyage, loin de nuire à la qualité de la viande, la perfectionnent et la rendent meilleure; que s'il y a déperdition de poids, cette déperdition n'affecte que les organes internes et ne diminue pas le prix de la vente; que l'exemple des pays étrangers ne saurait être donné comme concluant à l'égard de la France, où les conditions sont toutes différentes; que le tarif même des dernières concessions est supérieur aux frais ordinaires actuels; qu'ainsi il n'y aurait avantage ni pour les expéditeurs, ni pour les compagnies, et qu'il n'est pas probable que les chemins de fer, chez nous, soient destinés à se charger de ce genre de transports.

En présence de ces avis opposés, auquel s'arrêter et quel parti prendre?

Il m'a paru que le plus naturel, peut-être, était de consulter l'expérience qui se commence en ce moment près de nous, d'interroger les faits, de voir si, par hasard, ils ne répondraient pas par le fameux : *E pur si muove.*

Depuis quelques mois seulement, la compagnie d'Orléans s'est occupée d'organiser le transport des bœufs, et déjà, malgré l'incertitude des premiers tâtonnements, à des tarifs non fixés, et comme en manière d'essai, elle en a transporté pendant chaque trimestre près d'un millier (2,774

pendant les trois premiers), et l'ensemble du produit du transport des bestiaux, qui, pendant toute l'année 1844, n'avait été que de 93,707 fr., s'est élevé, pendant les neuf premiers mois de 1845, à environ 105,000 francs.

Quelque récente, et par conséquent quelque peu complète encore que puisse être cette expérience, il m'a semblé que, jointe aux motifs plausibles allégués en faveur du transport par le rail-way, et aux dispositions assez générales que j'ai rencontrées dans les pays d'herbages, elle devait permettre, non pas de compter pour le chemin de fer la totalité des gros bestiaux, mais au moins de lui en attribuer une partie.

Le calcul de ceux des bœufs et vaches de l'Anjou, du Maine, de la Bretagne, du Poitou qui, venant de plus loin, peuvent être supposés acquis de préférence aux chemins de fer, donne un nombre de 1,614,530 kilom. parcourus, soit pour la distance entière de Chartres à Versailles 21,817, qui, à 10 centimes, rapporteraient 161,453 francs (1).

120,000 veaux et porcs, parcourant ensemble 8,880,000 kilomèt., produiraient de plus, à 4 centimes, 355,200 francs.

Quant aux moutons, ils voyagent actuellement à si peu de frais, et, pour les attirer, il faut des tarifs si faibles, que je ne crois pas qu'il yait lieu de les compter comme devant apporter quelque valeur aux chemins de fer et quelque bénéfice aux compagnies.

---

(1) A 8 centimètres ils ne rapporteraient que 161,453 fr. Ce serait, si l'on adoptait ce tarif auquel est descendu la compagnie d'Orléans, 32,451 fr. à retrancher du trafic.

Voici donc en résumé la recette sur laquelle il semble qu'on puisse compter pour le chemin de fer de Versailles à Chartres :

Voyageurs actuels par les messageries	549,740 fr.
Doublement des mêmes pour le chemin de fer	549,740
Voyageurs en poste et en malle-poste	64,054
Marchandises par les messageries	70,625
Par le roulage	1,002,284
Bestiaux : porcs et veaux	355,200
Bœufs et vaches	161,453
Ensemble pour le chemin de 74 kilomètres	2,753,096 fr.

Ce qui donnerait par kilomètre un produit brut moyen de 37,204 francs.

CHEMIN DE FER DE PARIS A RENNES.

SECTION DE CHARTRES A LAVAL.

De Chartres à Laval le chemin de fer se dirigeait , soit par Alençon, soit par le Mans. Il imrporte d'examiner successivement ces deux projets de direction et les différentes variantes qu'ils présentent :

Direction par Alençon.

Le projet de direction par Alençon comprend de Chartres à Alençon deux tracés :

L'un dit de l'Hoëne, remontant la vallée de l'Eure jusqu'à sa source, passant par Tourouvre à 5 kilomètres au nord de Montagne, se jetant dans la vallée de l'Hoëne, et arrivant à Alençon par la rive droite de la Sarthe;

L'autre quittant l'Eure à Belhomer, descendant vers Nogent jusqu'à la rencontre de la rivière de l'Huisne pour en remonter entièrement la facile vallée, passant à Regmalard, et à Saint-Denis, à la même distance de Mortagne au sud que l'autre tracé au nord, et allant gagner Alençon par les plateaux de la rive gauche de la Sarthe.

Le premier de ces tracés, après la forêt de Senonches, longe celles de La Ferté-Vidame et du

Perche (les forêts ont de l'importance pour un chemin de fer qui dessert la Beauce) (1), passe à 25 kilomètres de Verneuil, ville de 5,000 ames, à 15 de Seés, résidence épiscopale qui compte 4,500 habitants, un collège et deux séminaires, à 20 kilomètres de l'Aigle, ville d'une population de 5,600 ames, foyer actif, d'une industrie qui vivifie toute cette contrée. On y travaille de mille manières le fer, le cuivre et l'acier : il y a des clouteries, des quincailleries, dix tréfileries, des fabriques de fer laminé, des fabriques d'épingles et d'aiguilles dont une seule occupe 1,200 ouvriers. L'Aigle fait venir d'Angleterre et d'Allemagne ses fers fondus et ses aciers, de Russie ses cuivres, tire seulement de l'Orne les fers ordinaires employés pour la quincaillerie, et envoie ses produits sur tous les points de la France et dans beaucoup de pays étrangers.

Le second de ces tracés serait, suivant l'opinion des nombreux industriels de cette contrée, complètement inutile à l'Aigle, qui aurait plus de quarante kilomètres à franchir pour le rejoindre; mais, en revanche, il pourrait desservir jusqu'à un certain point Nogent le-Rotrou, chef-lieu d'arrondissement situé sur la route de Paris au Mans, marché important en grains et en bestiaux. Il s'en rapprocherait à une distance d'un myriamètre, de manière à rendre plus facile et plus court un embranchement sur le Mans, dans l'hypothèse du choix de la direction principale par Alençon, et réciproquement. Ce même tracé se rapprocherait également de Belesme, fabrique de tissus de chanvre, et de

(1) Le département d'Eure-et-Loir n'a qu'un dixième de son territoire en bois, tandis que la moyenne en France est d'un septième.

Mamers, ville de 6,000 ames, riche de trois manufactures de cotonnades et calicots, et chef-lieu d'un arrondissement qui renferme 128 mines, employant 3,066 ouvriers, et donnant des produits d'une valeur de 2,767,442 francs. Il touche, avant d'arriver à Alençon, à la forêt de Perseigne, après avoir, comme l'autre tracé, longé celle de Senonches.

Le premier de ces tracés dessert plus particulièment le département de l'Orne; le second visite une partie intéressante de celui de la Sarthe. L'un et l'autre traversent de part en part l'arrondissement de Mortagne, contrée agricole et industrielle, qui possède cinq hauts fourneaux, trois grosses forges, une usine à cuivre, deux verreries, plusieurs papeteries et de nombreuses tanneries (1). La fabrique de toile de chanvre y est considérable : il s'en vend annuellement plus de 6,000 pièces, dont la moitié, il est vrai, grosse toile d'emballage, est dirigée sur Elbœuf, mais dont une autre partie prend la route de Paris.

Les cantons agricoles de Bazoches, Moulins, Mortagne, Tourouvre, font venir annuellement, du département de la Seine, près de 3,000 tonnes de plâtre, et lui renvoient du blé, des fruits, des bes-

---

(1) Les usines à fer de l'arrondissement envoient une partie de leurs fer et fonte vers Caen et Alençon, et tirent le peu de houille qu'elles emploient, du Hâvre et de Paris; l'usine à cuivre envoie en Bretagne tout ce qu'elle fabrique. Les papeteries et verreries dirigent beaucoup de produits vers Paris, d'où les verreries font venir quelques unes des matières premières qu'elles emploient. Les tanneries reçoivent leurs cuirs salés du Hâvre, et leurs huiles de Rouen.

tiaux et du bois de choix pour meubles. Les forêts de l'arrondissement sont mises à contribution par le département d'Eure-et-Loir qui manque de bois, et elles pourraient lui être d'une plus grande ressource encore. Mortagne expédie annuellement dans diverses directions, mais principalement dans celle de Chartres, 46,000 mètres cubes de bois de toute nature, c'est-à-dire un peu plus de la moitié de la production totale, qui est de 90,000 mètres cubes (1).

La valeur de cette production totale s'élève à 1,742,000 francs, provenant de 31,857 hectares, dont 8,584, appartiennent à l'État.

Ensemble, les deux arrondissements de Mortagne et d'Alençon traversés par le projet de chemin de fer, renferment 506 établissements industriels, tant grands que petits, où sont employés 8,000 ouvriers, et dont les produits sont évalués à 19 millions. Il est à noter que cette contrée, où l'industrie du fer remonte à une antiquité très-reculée, ne possède aucun gîte de charbon de terre; l'alimentation des mines s'y fait presque exclusivement à l'aide du charbon de bois. La houille à bon marché pourrait donner une activité toute nouvelle aux forges surtout, qui languissent faute de cet élément de vie.

Les mines qu'on rencontre dans l'Orne sont assez abondantes; leur richesse varie de 33 à 45 p. 100; le fer qu'elles donnent est réputé de bonne qualité.

---

(1) Savoir : 4,000 mètres cubes en bois de menuiserie, 6,000 en bois de charpente, 10,000 en bois de chauffage, le reste en fagots, charbon, sabotage, etc.

Les douze hauts fourneaux du département et ses forges ne fournissent aujourd'hui, en tout, que 2,000 tonnes de fer forgé et 1,200 tonnes de fonte moulée, dont une portion peu considérable sort du département.

Ainsi que celui d'Eure-et-Loir, le département de l'Orne ne possède aucune voie de communication par eau et ne peut employer, pour expédier ses produits, que le mode coûteux du roulage. Il en résulte que les objets dont la valeur ne comporte pas un prix de transport élevé sont exposés à ne pouvoir s'écouler. Cela arrive assez fréquemment aux fourrages, que l'arrondissement d'Alençon produit en grande quantité, mais principalement aux cidres. L'Orne en fabrique, année moyenne, 270,000 hectolitres de plus qu'il n'en consomme; quand la récolte est abondante, il y a encombrement dans le pays. Deux bonnes récoltes, qui se succèdent deviennent, pour le cultivateur, une cause d'embarras et de pauvreté : il ne peut plus, faute de débouchés un peu lointains se défaire de sa marchandise, si ce n'est à vil prix.

Je sais, Monsieur le Ministre, que vous ne me reprocherez pas la minutie de ces détails; ils prouvent mieux que des allégations plus générales les divers genres d'utilité, dans ces départements, d'une voie de communication qui permettrait d'y effectuer les transports à un prix plus bas de moitié que celui payé aujourd'hui; ils font comprendre à quel point les questions de chemins de fer peuvent devenir populaires, même dans des contrées en grande partie agricoles; ils complètent, du reste, les renseignements demandés par les Commissions des chemins de fer.

Les deux tracés, par l'Hoëne ou par l'Huisne, viennent également aboutir au chef-lieu du département de l'Orne.

Alençon, ville de 14,000 ames, est un centre de fabrication, et surtout un marché important de toiles : on estime qu'il s'en vend, chaque semaine, 14 à 1,500 pièces, ce qui porterait à plus de 70,000 la quatité livrée annuellement. Partie de ces toiles est tissée dans la ville même et les environs, partie est apportée de Frenay, Mamers et Beaumont-le-Vicomte. Les principaux débouchés sont Paris, Caen et le Hâvre. Les fils étrangers, destinés à la fabrication, viennent du Hâvre; les chanvres, du département même de l'Orne et de celui de la Sarthe. Alençon possède, en outre, quelques filatures et des fabriques de mousseline et d'étoffes mélangées, qui tirent leurs laines d'Espagne et d'Allemagne, et leurs cotons d'Amérique. On y fait beaucoup de gants *de Paris*.

Le roulage a surtout à transporter, d'Alençon et de Mortagne vers le département de la Seine, des toiles, des blés, des cuirs, de la verrerie, du bois pour meubles, du beurre, de la volaille, des œufs et du gibier; de Paris à Mortagne et Alençon, du charbon de terre, du fer forgé ou laminé (celui de l'Orne est insuffisant), du plâtre, des vins de Mâcon, des produits chimiques, des fils, meubles et articles dits de Paris.

Je donnerai tout-à-l'heure le chiffre exact du nombre de tonnes qui circulent. J'ai, auparavant, rendre compte encore, sous le point de vue général de l'intérêt et de l'importance des localités traversées, des tracés d'Alençon à Laval, comme je l'ai fait de ceux de Chartres à Alençon.

D'Alençon à Laval, comme de Chartres à Alen-

çon, les études de MM. les ingénieurs présentent deux projets de tracés :

L'un descendant le vallon de l'Orthe, ou celui du Rosay, traversant la Sarthe entre Frenay et Beaumont et passant par Sillé-le-Guillaume ;

L'autre, suivant pendant quelque temps le cours de l'Aron et se rapprochant jusqu'à la distance de 8 kilomètres de la ville de Mayenne, ou parvenant même à surmonter, pour aborder cette ville, les obstacles d'un sol granitique et tourmenté.

Le premier de ces tracés, en sortant du département de l'Orne, traverse, avant d'aborder celui de la Mayenne, le département de la Sarthe, s'avance jusqu'à 40 kilomètres du Mans, pénètre dans une région à laquelle l'extraction de l'anthracite et l'exploitation des fours à chaux donnent, depuis quelques années, un intérêt tout particulier, et dont je parlerai plus en détail tout-à-l'heure; dessert, chemin faisant, Frenay, Beaumont, Sillé, Evron, Montsurs, gros bourgs ou petites villes qui représentent ensemble 10,000 ames, et où des foires et des marchés nombreux attirent sans cesse les populations des campagnes environnantes.

L'autre tracé passe immédiatement du département de l'Orne à celui de la Mayenne, traverse Villaine-la-Juhel, bourg de 2,500 ames, où se croisent plusieurs routes royales et départementales, qui a dans son voisinage une forêt et cinq forges, et sur le marché duquel se vendent annuellement 35,000 bœufs et vaches (1), autant de moutons, 3,600 porcs

(1) Presque tous ces bœufs sont destinés à aller s'engraisser en Normandie. Les deux tiers des moutons et presque tous les porcs prennent la route de Poissy et Saint-Germain. On trouvera ci-après le chiffre de ce qui eut être attribué au chemin de fer.

et 5,000 chevaux; passe à 10 kilomètres de Javron et des vastes ardoisières de Chatmoux, où l'on extrait par an 3 à 4 millions de belles ardoises destinées aux départements de la Mayenne, de l'Orne, de l'Eure et de la Seine-Inférieure, et d'où l'on pourrait facilement en tirer quatre fois plus; enfin, dessert la ville de Mayenne, chef-lieu de sous-préfecture, que traversent les routes royales d'Orléans à Saint-Malo, d'Angers à Caen, et de Paris à Brest, et qui se recommande par ses 10,000 habitants, et par une fabrication importante de toiles de lin, de chanvre et de coton.

L'un et l'autre de ces tracés aboutit à Laval, point central en même temps que chef-lieu d'un département auquel le chemin de fer sera d'un grand secours. Presque exclusivemement agricole, ce département produit communément 2,500,000 hectolitres de blé, en consomme 1,200,000, en exporte 1,300,000, surtout vers Paris et Nantes.

La différence des prix fixés par les mercuriales de Paris et Laval s'est constamment élevée, depuis plusieurs années, à plus de 5 francs par hectolitre. Le transport à 14 centimes, par le rail-way, diminuera notablement cette différence, au grand avantage des producteurs de l'Ouest. Outre cette principale source de richesse, le département compte 5 grosses forges, fournissant annuellement 15,000 quintaux métriques de fer (dont 2,900 tonnes de fer, 1,900 de fonte), qui sont expédiés aujourd'hui par le roulage, partie vers la Normandie, partie vers Rennes, Nantes et Angers; il possède aussi quelques fabriques de coutils et tissus divers, pour lesquelles on fait venir 4,000 tonnes de fils et cotons étrangers; 2,000 tonnes environ de toiles et

calicots sont envoyées annuellement de Laval à Paris au prix de 8 et 10 francs les 100 kilog.

Les tracés, dont je viens de chercher à indiquer l'intérêt, sous le rapport de la production agricole ou industrielle, et qui concernent tous, jusqu'à présent, la direction par Alençon, peuvent donner lieu, en définitive, pour le chemin de fer, à quatre combinaisons différentes qui se résument ainsi :

1° Tracé de Chartres à Alençon par Tourouvre (nord de Mortagne), et d'Alençon à Laval par Sillé;

2° Tracé de Chartres à Alençon, comme dessus, d'Alençon à Laval par Mayenne;

3° Tracé de Chartres à Alençon par Regmalard (sud de Mortagne), et d'Alençon à Laval par Sillé;

4° Tracé de Chartres à Alençon, comme dessus, et d'Alençon à Laval par Mayenne.

Je vais, Monsieur le Ministre, vous rendre compte, suivant chacune de ces combinaisons, du produit que l'on est en droit d'attendre du chemin de fer, en prenant pour base de calcul la circulation actuelle.

Les principaux courants de cette circulation, sur lesquels le chemin de fer est appelé à exercer son influence d'attraction dans des proportions diverses, sont :

La route royale actuelle n° 12 de Paris à Brest, par Alençon;

La route de Paris à Granville, par l'Aigle et Argentan, royale 24 *bis;*

La route de Chartres à Alençon, par Bellesme et Mamers, royale 155;

La route de Mortagne à Bonnières, sur laquelle s'est établie, depuis quelque temps, un courant de voyageurs, à destination de Paris, allant prendre à Bonnières le chemin de fer de Rouen à Paris;

La route d'Alençon à Laval, par Frenay et Sillé, pour le tracé par Sillé;

Enfin, les trois routes de Paris au Mans, par Nogent, par Bonnetable et par Vibraye, qui intéressent même le chemin de fer dirigé par Alençon, au moins pour la fraction de Chartres à Courville.

J'ai fait relever attentivement la circulation qui s'opère sur chacune de ces routes, tant en hommes qu'en marchandises. Le résultat de cette recherche se trouve consigné aux *états détaillés* déposés entre vos mains. De ces états j'ai extrait, suivant la méthode rappelée plus haut, conformément aux règles établies et aux précédents adoptés, la circulation afférente au chemin de fer, d'après chaque combinaison de tracé. Voici, resserré en quatre tableaux succincts, le résumé de ce travail :

Tracé par Tourouvre, Alençon et Sillé (199 kilomètres).

	NOMBRE de kilomètres parcourus.	TARIF moyen.	PRODUIT.
Voyageurs actuels par les messageries.	9,763,200	6,5 c.	634,608 f.
Doublement des mêmes pour le chemin de fer....................			634,608
Voyageurs en malle-poste et en poste.	436,200	10	43,620
Marchandises par les messageries...	388,545	20	77,709
— par le roulage.......	6,535,871	14	915,022
Bestiaux, porcs et veaux...........	4,993,000	4	199,721
— bœufs et vaches..........	1,774,875	10	177,487
Total du produit à compter pour le chemin de fer.................			2,682,775 f.

Soit en moyenne, par kilomètre, 13,481 francs.

Tracé par Tourouvre, Alençon et Mayenne (195 kilomètres).

	NOMBRE de kilomètres parcourus.	TARIF moyen.	PRODUIT.
Voyageurs actuels par les messageries.	9,888,425	6,5 c.	642,747 f.
Doublement des mêmes pour le chemin de fer....................			642,747
Voyageurs en malle-poste et en poste.	436,200		43,620
Marchandises par les messageries...	402,820	20	80,564
— par le roulage.......	7,311,835	14	1,023,657
Bestiaux, porcs et veaux............	4,993,044	4	199,721
— bœufs et vaches..........	1,932,201	10	193,220
Total de la recette à espérer pour le chemin de fer..................			2,826,076 f.

Soit, par kilomètre, 14,492 f.

Tracé par Regmalard (sud de Mortagne), Alençon et Sillé (204 kilomètres).

	NOMBRE de kilomètres parcourus.	TARIF moyen.	PRODUIT.
Voyageurs actuels par les messageries.	10,306,817	6,5 c.	669,943 f.
Doublement des mêmes pour le chemin de fer....................			669,943
Voyageurs en malle-poste et en poste.	443,620	10	44,362
Marchandises par les messageries....	411,030	20	82,206
— par le roulage........	6,815,571	14	954,179
Bestiaux, porcs et veaux...........	6,738,500	4	269,540
— bœufs et vaches..........	2,086,940	10	208,694
Produit total.............			2,898,867 f.

Soit, par kilomètre, 14,210 francs.

Tracé par Regmalard, Alençon et Mayenne (200 kilomètres

	NOMBRE de kilomètres parcourus.	TARIF moyen.	PRODUIT.
Voyageurs actuels par les messageries.	10,429,400	6,5 c.	677,911 f.
Doublement des mêmes pour le chemin de fer....................			677,911
Voyageurs en malle-poste et en poste.	443,620	10	44,362
Marchandises par les messageries...	428,700	20	85,740
— par le roulage, et transports locaux dont il va être question ci-après.	7.591,600	14	1,062,814
Bestiaux, porcs et veaux............	6,738,500	4	269,540
— bœufs et vaches..........	2,236,570	10	223,657
Produit total.............			3,041,935 f.

Soit, par kilomètre, 15,209 francs.

Le plus avantageux de ces tracés, comme recette, serait donc le dernier, ce qui s'explique facilement par cette considération, que, d'une part, il se rapproche de Nogent assez pour desservir jusqu'à un certain point cette ville, et recevoir, pendant quelques kilomètres, la circulation même du Mans; et qu'en second lieu il passe près ou par Mayenne, profite du mouvement des voyageurs entre cette ville et Laval, et s'enrichit d'un genre de transport tout local que je n'ai fait qu'indiquer sommairement, et sur lequel il peut être utile de donner quelques explications. Je veux parler du transport de la chaux.

La chaux, dans l'Ouest, est devenue à l'agriculture ce que le charbon de terre est à l'industrie. Elle y a opéré, depuis une vingtaine d'années, une

véritable révolution. La découverte faite par hazard, il y a trente ans, par un fermier de Sablé, d'un filon d'anthracite, a amené ce grand changement, en permettant de convertir en chaux, au moyen de mines jusqu'alors inconnues, les vastes bancs de calcaire qui couvrent le pays. La chaux est précisément l'amendement que réclame le terroir de la Mayenne et d'une partie de la Sarthe et de la Bretagne.

Ces mines sont aujourd'hui au nombre de douze, cinq dans la Sarthe, sept dans la Mayenne. Elles ont fourni, l'année dernière, de 93 à 94,000 tonnes d'anthracite et de charbon, représentant une valeur de 2 millions, non comprise la valeur produite par la fabrication de la chaux; 90,000 tonnes d'anthracite peuvent servir à faire 300,000 mètres cubes de chaux, qui valent, sur place, 3,300,000 francs.

On compte maintenant dans la Sarthe 60 fours à chaux, et plus de 200 dans la Mayenne. Ensemble ils ont coûté 2 millions, emploient trois à quatre mille ouvriers, et donnent lieu à un mouvement de fonds de plus de 7 millions.

Tous ces fours, ainsi que les mines qui les alimentent, sont répartis dans un triangle compris entre Sablé, Sillé-le-Guillaume et le Bourgneuf près Laval.

Dans l'intérieur de ce triangle, il se fait une énorme consommation de chaux, et les résultats ont été ceux-ci : les landes incultes qui couvraient une partie du territoire sont devenues de bonnes terres, de riches prairies artificielles; les prairies naturelles, les terres labourables ont été considérablement améliorées; les races de bestiaux ont

grandi; la situation du cultivateur s'est bonifiée; le département de la Mayenne, qui ne produisait pas une quantité de blé suffisante pour sa consommation, en exporte aujourd'hui 1,300,000 hectolitres; et le capital représentant le prix de la terre a triplé.

Aidé par le perfectionnement notable des voies de communication, ce mouvement donne lieu à une circulation qui augmente tous les jours. A mesure que de nouvelles routes sont ouvertes, de nouveaux fours sont mis en exploitation. Un cantonnier, placé l'année dernière, pendant l'été, près de Louverné, a compté jusqu'à 800 colliers par jour. Le mouvement total annuel est de plus de 200,000 tonnes.

Mais, il faut le dire, cette circulation est toute locale et intérieure, et les transports sont presque tous effectués par les cultivateurs avec leurs propres chevaux : la même raison donc, qui a dû faire écarter du trafic les blés transportés de cette manière, ne permet pas d'attribuer au rail-way la chaux voiturée dans l'intérieur du triangle dont je viens de parler. En est-il de même des transports faits où à faire en dehors de ce triangle?

Actuellement le mouvement ne se prolonge guère autour de cet espace à plus de vingt kilomètres. Dans deux directions seulement, il y a tendance manifeste à aller plus loin : dans celle du nord et dans celle de l'ouest, vers Mayenne et vers Rennes.

Cela tient à ce que, dans ces deux directions, se trouvent les contrées granitiques et schisteuses dont la nature froide fait aux cultivateurs une loi impérieuse de l'usage de la chaux.

Au sud et à l'est au contraire, vers Angers, vers la Flèche et le Mans, on ne rencontre guère que des argiles et des marnes, qui, loin de réclamer l'emploi de la chaux, servent elles-mêmes à l'amendement des terres.

C'est donc vers Mayenne et vers Rennes que la chaux sera surtout dirigée par le rail-way (1). Elle franchit déjà de ces côtés une distance de 40 et 50 kilomètres au-delà de laquelle les prix actuels de 18 à 22 centimes lui permettent difficilement de pénétrer; à 10 ou 12 centimes, elle ira tout de suite deux fois plus loin, c'est-à-dire au nord-est jusqu'à Villaine, limite du terrain granitique; au nord, jusqu'aux environs de Domfront; à l'ouest, jusqu'à Rennes et au-delà, où elle se vend aujour-un prix très-élevé.

Les mines d'anthracite de la Sarthe et de la Mayenne sont assez abondantes pour suffire à cet accroissement de production; cela résulte des déclarations de MM. les ingénieurs. Quant aux carrières de calcaire, elles sont inépuisables.

Vous voyez, Monsieur le Ministre, que le chemin de l'Ouest peut être appelé, tout en voyant augmenter sa recette dans une proportion qu'il n'est pas possible de déterminer d'avance, à exercer une grande et bienfaisante influence sur l'avenir agricole de cette intéressante partie de la France.

---

(1) Si le projet de canalisation de la Mayenne est adopté la chaux prendra de préférence cette voie économique de Laval à Mayenne; mais de Laval à Rennes pas de concurrence de ce genre pour le chemin de fer.

SECTION DE CHARTRES A LAVAL.

Direction par le Mans.

Le système de direction par le Mans comprend, de Chartres au Mans, un seul tracé, et deux projets de tracés du Mans à Laval.

De Chartres au Mans, le chemin de fer suivrait, en la descendant sans obstacles et sans pentes sensibles (à peine 1 millimètre par mètre), la facile vallée de l'Huisne; traverserait, comme la route actuelle, Nogent dont j'ai déjà eu occasion de parler, La Ferté-Bernard, marché intéressant de toiles, grains et bestiaux, où se trouve une fabrique de tissus cachemires faisant tourner six mille broches dont les produits s'expédient à Paris, à Lyon et à l'étranger; passerait à 15 kilomètres de Vibraye, de sa forêt et de ses forges, à 25 de Saint-Calais, chef-lieu d'arrondissement où l'on fabrique des serges et étamines, à 14 de Bonnétable, qui, avec 5,000 habitants, possède une fabrique de cotonnades, et une faïencerie assez considérable, et arriverait au Mans après un parcours d'environ 114 kilomètres.

Ville importante de 25,000 ames, centre administratif d'un département qui s'est beaucoup perfectionné depuis un demi-siècle, le Mans est une de ces cités qui s'occupent activement de soutenir, par les ressources du commerce et les féconds développements de l'industrie, l'honneur d'avoir été métropoles. Fabrique considérable de toiles, elle ouvre chaque semaine sa halle aux produits de toute la contrée; de son marché partent

pour Nantes, Paris et Rouen, des quantités notables de grains et farines, des chanvres qui, d'Angers, vont gagner les différents ports de Bretagne, et un nombre énorme de bestiaux. On en trouvera les chiffres aux tableaux détaillés et au trafic. Je rappellerai seulement, en passant, que le Mans est en possession d'expédier vers Paris, par semaine, jusqu'à deux cents voitures remplies de porcs gras, et de ces volailles dont la vieille réputation est devenue une des sources de la richesse du pays.

Du Mans à Laval le projet se partage en deux tracés : l'un remontant le long de la rivière de Vesgre jusque vers Sillé, dont il a été question plus haut, et se rendant à Laval par Évron et Monsurs, dont j'ai également parlé ; — l'autre se dirigeant par les plateaux de la rive gauche de la Sarthe, passant au bourg de Malicorne, abordant Sablé par un souterrain de 130 mètres, qu'il paraît possible même d'éviter ; prenant, au sortir de Sablé, la vallée de la Vaige, la suivant dans le département de la Mayenne, et arrivant à Laval après un parcours de 96 kilomètres.

Ce tracé rencontrerait 6 mines d'anthracite, 35 fours à chaux, des carrières de marbre, des minoteries, un nombre considérable de moulins à blé, et passerait à 16 et à 30 kilomètres de la Flèche et de Château-Gonthier, chefs-lieux d'arrondissement, villes de 6 à 7 mille ames, qui fabriquent des serges, étamines et toiles à voiles, et ont des foires considérables pour le commerce des grains et bestiaux. Mais son plus grand mérite serait de desservir Sablé. Sablé, la petite cité la plus commerçante de la Sarthe et de la Mayenne, celle dont la prospérité a pris, depuis peu d'années un plus ra-

pide essor, est aujourd'hui le principal entrepôt d'une grande partie de ces départements pour les vins, les sels, les résines, les fers, les marbres, les houilles anglaises et de Saint-Étienne, et l'anthracite, qui y est exploitée avec habileté et succès (1). Trois cents bateaux en chargement ou déchargement y représentent un mouvement annuel de 22,000 tonnes. Le mouvement commercial sur les blés et farines exportés, tant vers le Mans, Alençon et la Normandie, que vers Nantes, Bordeaux et Marseille, s'élève à quatre millions de francs. Succursale de la banque départementale, la banque de Sablé y fait pour dix millions d'affaires.

Pour arriver au produit probable du chemin de fer, selon les deux tracés par le Mans, j'ai opéré exactement de la même manière que pour les tracés par Alençon. Voici les tableaux résumés qui résultent des états détaillés de la circulation et du calcul des parcours actuels applicables au railway.

---

(1) Le seul canton de Sablé renferme trois concessions d'anthracite qui livrent annuellement au commerce 400,000 hectolitres de combustible, et douze fours à feu continu qui produisent par an 120,000 hectolitres de chaux.

Tracé par le Mans et Sillé (202 kilomètres).

	NOMBRE de kilomètres parcourus.	TARIF moyen.	PRODUIT.
Voyageurs actuels par les messageries.	8,541,215	6,5 c.	555,179 f.
Doublement des mêmes pour le chemin de fer.			555,179
Voyageurs en poste et malle-poste	689,912	10	68,994
Marchandises par les messageries	289,487	20	57,897
— par le roulage	7,144,464	14	1,000,225
Bestiaux, porcs et veaux	11,943,675	4	477,747
— bœufs et vaches	2,540,321	10	254,032
Total du produit			2,969,253 f.

Soit, par kilomètre, 14,699 francs.

Tracé par le Mans et Sablé (210 kilomètres).

	NOMBRE de kilomètres parcourus.	TARIF moyen.	PRODUIT.
Voyageurs par les messageries	9,591,476	6,5 c.	623,446 f.
Doublement des mêmes pour le chemin de fer			623,446
Voyageurs en poste et en malle-poste.	689,952	10	68,994
Marchandises par les messageries	310,787	20	62,157
— par le roulage et la voie d'eau	8,382,128	14	1,173,498
Bestiaux, porcs et veaux	12,712,947	4	508,717
— bœufs et vaches	2,975,630	10	297,563
Produit total			3,357,821 f

Soit, par kilomètre, 15,989 francs.

Je n'ai dû compter, ni pour l'un ni pour l'autre de ces tracés, la circulation directe actuelle de Paris à Nantes, circulation que la loi du 11 juin 1842 a attribuée au chemin de Nantes par Orléans et Tours, et que le Mans ne reconquerrait que dans le cas où un embranchement serait dirigé de cette dernière ville sur Angers, hypothèse que j'aborderai plus loin, lorsqu'il sera question de la ligne transversale. J'aurai soin d'indiquer aussi l'accroissement qui en résulterait pour la ligne entière.

Le mouvement des hommes et des choses est fort actif dans la Sarthe, et augmente chaque année. Il résulte des relevés faits par le directeur des contributions indirectes, que le nombre des voitures publiques, qui en 1831 était de 46, est aujourd'hui de 120, et que le chiffre de la perception du dixième du prix des places s'est élevé, dans ce court espace de temps, de 22,678 à 82,905 francs.

Sillonné par une infinité de petites rivières et ruisseaux précieux pour l'industrie, ce départemen renferme un nombre considérable d'usines, de filatures, de fabriques de cotonnades, siamoises et tissus de laine, de beaux établissements pour la blanchisserie des toiles, des fabriques d'huile, vingt tanneries, treize papeteries, cinq forges et haut fournaux produisant 1,050,000 kilogrammes de fer; 11 minoteries, et 761 moulins, donnant pour cinq millions de produits (1), et quelque utilisés que pa-

---

(1) D'Avezé, commune située à l'entrée du département, jusqu'au Mans, l'Huisne seule, dont le chemin de fer côtoierait la rive, fait tourner 81 paires de meules, et alimente 52 moulins à blé et 12 filatures ou usines diverses. Ses affluents, dans le même espace, font tourner 121 meules et

raissent ces cours d'eau, ils laissent encore disponible, suivant des ingénieurs, une force de 1,200 chevaux.

Les industries les plus répandues dans la Sarthe sont, avec celle de la mouture du blé, la fabrication de la toile (ce département ne compte pas moins de deux mille ateliers, grands et petits, créant une valeur de onze millions), et la fabrication des poteries, industrie très-populaire dans une grande partie du département où abondent les marnes et les argiles (1). De belles carrières dont les produits se répandent assez loin, et des forêts entières de pin maritime, qui, couvrant aujourd'hui les landes du siècle dernier, complètent, avec les mines d'anthracite, la richesse de ce département.

SECTION DE LAVAL A RENNES.

De Laval à Rennes, le chemin de fer, sauf une ou deux variantes de détail, dont je n'ai pas à m'occuper ici, ne présente qu'un seul projet. Le tracé quitte la vallée de la Mayenne pour celles du Vicoin et de la Vilaine, touche en passant Saint-Berthevin, petite commune où se trouve une vaste agglomération de fours à chaux, dessert Vitré, chef-lieu d'ar-

---

sont couverts de 114 usines. Du Mans à Sablé, la Sarthe est bordée de 54 usines, et ses affluents en alimentent 162.

(1) L'arrondissement de la Flèche produit 9,000,000 de pièces d'une valeur de 250,000 fr.; celui de Saint-Calais, 4,000,000 d'une valeur de 115,000 fr.; celui de Mamers, 3,000,000 d'une valeur approximative de 90,000 fr.; et celui du Mans à peu près autant.

rondissement, de 8,600 âmes, pénètre au centre du département d'Ille-et-Vilaine et arrive à Rennes après un parcours de 75 kilomètres.

Il ne vous aura pas échappé, Monsieur le Ministre, que la circulation et le produit à attendre du chemin de fer, si considérables de Paris à Chartres, vont toujours en diminuant à mesure qu'on s'éloigne de la capitale. Les tableaux détaillés accusent, de Chartres à Alençon ou au Mans, du Mans ou d'Alençon à Laval, une décroissance sensible dans le mouvement des hommes et des choses. La même diminution se fait encore remarquer de Laval à Rennes.

Ainsi, en comptant avec les 17,520 voyageurs actuels des grandes messageries de Paris à Brest, ceux des voitures locales de Laval à Vitré et à Lagravelle, de Vitré à Rennes, de Rennes à Laval, et la moitié de ceux de Caen à Rennes; en additionnant tous les voyageurs par les voitures publiques à service régulier et les doublant suivant la méthode adoptée, on n'arrive, pour le chemin de fer, qu'à un nombre total de 4,619,148 voyageurs à un kilomètre, donnant ensemble, au tarif moyen de 6 c. 1/2, une recette de 300,438 fr.

1,610 voyageurs, par la malle-poste et en poste, parcourant 120,750 kilomètres, produiraient de plus, à 10 c., 12,075 fr. Le roulage ordinaire et accéléré, régulier et irrégulier, présente, de Laval à Rennes et retour, 1,136,250 tonnes à 1 kilomètre, qui, à 14 centimes, rapporteraient 159,075 fr. Les marchandises voiturées par le roulage consistent surtout en avoines, blés, toiles, cuirs, salaisons, beurres. Cette dernière denrée est comprise, dans le chiffre ci-dessus, pour 1,040 tonnes, par-

courant la distance entière. Le département, qui fabrique pour 6 millions de francs de beurre, en exporte environ la moitié. Il produit, en outre, annuellement, 2,785,000 hectolitres de céréales, et parmentières, qu'il consomme en grande partie, 701,000 hectolitres d'avoine, dont il envoie une quantité notable dans le midi de la France, et beaucoup de lins et de chanvres. 2,565 métiers, disséminés dans les communes rurales, y tissent 2,468,000^{m} de toile d'une valeur de 2,283,500 f. A Rennes, 220 métiers en fabriquent 396,000^{m}.

Aux transports indiqués ci-dessus, il faut ajouter, suivant les explications données un peu plus haut, 2,460,917 tonnes de chaux à 1 kilomètre (soit 32,625 pour la distance entière), qui, à 12 centimes seulement, produiraient 136,235 fr.

187,500 tonnes à 1 kilomètre voiturées par les messageries, et parmi lesquelles le beurre tient encore une grande place, comptées à 20 centimes et donnant 3,750 francs, complètent le chiffre du produit à attendre du transport des marchandises.

Pour ce qui est des bestiaux, la circulation actuelle n'en offre pas un grand nombre à attribuer au chemin de fer de Rennes à Laval. Point, jusqu'à présent, d'envois un peu lointains de veaux ni de porcs; la plupart de ceux qu'on élève au fond de la Bretagne ne servent qu'à la consommation locale. La race bovine y est très-petite; les seuls transports de cette espèce, à compter d'après l'état actuel des choses (1), seraient un certain nombre de jeu-

(1) Le mode de perception des droits d'octroi *au poids* pourra modifier cet état de choses.

nes vaches et de bœufs maigres que l'on envoie s'engraisser en Normandie.

10,200 bœufs et vaches à la distance entière, soit 765,000 à 1 kilomètre, ajouteraient 76,500 francs à la recette du chemin.

Le produit total de Laval à Rennes serait, en tout, de 688,073 fr. pour les 75 kilomètres, soit 9,174 fr. par kilomètre.

ENSEMBLE DU CHEMIN DE PARIS A RENNES.

Récapitulation.

Les 688,073 francs de produit de la section de Laval à Rennes additionnés avec les 2,753,096 fr. de Versailles à Chartres, et avec 2,962,787 fr., recette moyenne des différents tracés entre Chartres et Laval, offrent, pour l'ensemble du chemin, un produit total de 6,403,956 fr., qui, divisé par le chiffre de la longueur moyenne de ce chemin (350 kil.), assurerait par kilomètre une recette de 18,299 francs.

Ce premier résultat constate tout d'abord ce qui était resté incertain pour beaucoup de personnes, à savoir, que cette ligne de l'Ouest, qui doit donner satisfaction à tant de départements et relier Paris avec notre grand port militaire de l'Océan, cette ligne, si utile au point de vue national et stratégique, ne sera pas, sous le rapport même du produit, aussi stérile qu'on semblait le craindre, et qu'elle peut facilement être *entièrement* exécutée par une compagnie, aux conditions de la loi de 1842.

Il résulte, en second lieu, de l'ensemble de ces recherches, quant à la comparaison des divers tracés

ou directions, sous le rapport de la recette; que, évaluées d'après des bases uniformes (circulation actuelle avec doublement des voyageurs par les messageries), les quatre combinaisons de tracés se rapportant à la direction par Alençon produiraient, celles qui passent par Sillé, 17,500 et 17,900 fr. par kilomètre; celles qui passent près ou par Mayenne, 18,218 et 18,576 fr. Les deux tracés par le Mans donneraient, l'un 18,316, l'autre 18,991 fr. Ce dernier, qui est celui par Sablé, est donc de tous le plus avantageux au point de vue du produit. Mais, d'un autre côté, des deux directions par Alençon ou par le Mans, la première est celle qui déplacerait le moins de circulation actuelle, presque tout le mouvement de Paris à Laval, à Rennes, à Brest, se portant aujourd'hui par Alençon.

En même temps que vous me chargiez, Monsieur le Ministre, de recueillir les documents propres à baser sur des chiffres positifs la valeur probable du chemin, et le choix de la direction à lui donner, une enquête publique était ouverte par vos ordres dans les départements de l'Ouest. Les départements d'Eure-et-Loir et de la Sarthe se sont prononcés pour la direction par le Mans; ceux de l'Orne, de la Mayenne et d'Ille-et-Vilaine, pour la direction par Alençon. Eure-et-Loir a voté 1,500,000 fr. de subsides, la Sarthe 1,000,000, Alençon 150,000 francs, l'Aigle 50,000 fr.

Les registres d'enquête constatent un concours nombreux et un empressement extrême : partout où m'a conduit la mission que vous avez bien voulu me confier, j'ai vu les populations appeler de leurs vœux les plus vifs et désirer avec une curiosité pleine de foi dans l'avenir, l'établissement de

ces voies perfectionnées qui doivent imprimer une nouvelle impulsion à la prospérité du pays.

Le chemin de Rennes ne sera pas seulement celui des contrées qu'il traverse et de celles où il devra s'arrêter d'abord, mais de celles qui se prolongent au-delà, et qu'il est destiné à traverser plus tard. Après avoir vivifié en passant les industrieuses vallées d'Eure-et-Loir, de la Sarthe ou de l'Orne, la Beauce et le Maine, il sera encore le chemin de toute cette région si intéressante qui s'étend derrière Rennes, qui de Nantes à Granville, indépendamment de Brest, le grand arsenal de mer, compte de nombreux ports sur l'Océan : Lorient, atelier de constructions navales; Morlaix, Saint-Brieuc, foyers actifs des armements pour la grande pêche, et Saint-Malo auquel des travaux considérables assurent une nouvelle importance commerciale et militaire. Agricole en même temps que maritime, cette contrée possède, avec un sol facile à fertiliser et dont le chemin de fer contribuera puissamment à amener la fécondation, une race d'hommes laborieuse et énergique et tous les éléments d'un développement durable.

CHEMIN DE FER DE PARIS A CAEN ET CHERBOURG.

Divers systèmes ont successivement été mis en avant pour le projet de chemin de fer de Paris à Caen et Cherbourg.

L'un des premiers tracés proposés partait de Rouen et se dirigeait sur Caen par Honfleur, en longeant le littoral de la mer. Ce projet, qui aurait entraîné l'obligation d'emprunter le chemin de Rouen dans toute son étendue, nécessitait de plus de si fréquents et de si énormes travaux d'art, que, dès les premières études, on dut y renoncer.

Un autre se portait sur Caen par Pont-l'Évêque, il passait à distance de toutes les villes importantes sans en desservir aucune, exigeait, pour être com-

plété, au moins dix branches croisant le tronc principal.

Les deux derniers projets auxquels on se soit arrêté sont le tracé par Louviers et le tracé par Évreux.

Suivant le premier de ces projets, la nouvelle voie quitterait celle de Rouen à Saint-Pierre-du-Vauvray, et, après Louviers, passerait à Saint-Pierre-du-Liéroult, Amfreville, Brionne, Serquigny, Bernay, Lisieux, et arriverait à Caen après un parcours de 144 kilomètres (1). Et pour assurer les relations de Rouen avec la basse Normandie, et de Louviers avec Elbœuf, un petit embranchement de 20 kilomètres environ serait jeté de Saint-Pierre-de-Liéroult sur Elbœuf et Oissel (2).

L'autre projet, étudié surtout par M. l'ingénieur en chef de l'Eure, se rapproche davantage du parcours de la route actuelle de Cherbourg, quitte près de Mantes ou de Bonnières le chemin de fer de Rouen, dessert Évreux, Conches, Beaumont-le-Roger, et descend à Lisieux, soit par Thiberville, soit par la vallée d'Orbec, en se rapprochant jusqu'à la distance de 8 kilomètres de l'industrieuse petite ville de ce nom. Depuis Serquigny jusqu'à Caen, les deux tracés se confondent en grande partie et peuvent être considérés comme identiques (3).

---

(1) Distance de Caen à Paris suivant ce projet, 249 kilomètres.

(2) Distance de Caen à Rouen d'après ce projet, 158 kilomètres.

(3) Distance de Caen à Mantes par Évreux, 186 kilomètres; de Caen à Paris, 240.

Il a été question aussi de faire partir ce chemin soit de Saint-

Pour assurer les communications entre la basse Normandie et la Seine-Inférieure, un embranchement partant de Serquigny serait dirigé par Bourgtheroulde sur Rouen, où il déboucherait sur le port, au faubourg Saint-Sever (1).

Vous m'avez fait l'honneur, monsieur le Ministre, de me demander pour ces projets une étude analogue à celles que j'avais été appelé à faire pour les lignes de Paris à Nantes et de Paris à Rennes; je viens vous rendre compte du résultat de mes recherches. Je commencerai par vous soumettre les chiffres recueillis sur l'importance relative des différents points traversés. Je passerai ensuite au trafic du chemin de fer suivant chacun des systèmes proposés.

L'un et l'autre de ces projets dessert Caen, Lisieux, Bernay, et relie la basse Normandie avec Paris et Rouen. Le premier satisfait en outre plus particulièrement Elbœuf et Louviers, le second Évreux.

La ville d'Evreux a surtout pour elle son titre de chef-lieu d'un important et riche département, ses 12,000 habitants et sa situation sur la route ac-

---

Germain, soit de Versailles, soit de Rambouillet, soit d'un point plus éloigné pris sur le chemin de Paris à Alençon.

(1) Longueur de l'embranchement 58 kilomètres. Distance de Caen à Rouen 150. Il ne paraît pas impossible de diriger cet embranchement par Elbeuf ou même entre Elbeuf et Louviers, de manière à desservir ces deux villes.

Bien que les indications de tracés et de longueurs données dans tout le cours de ce rapport soient basées sur les travaux de MM. les ingénieurs, et puissent être, par conséquent, présentées comme exactes, les variantes, étudiées presque pour chaque projet, peuvent y apporter de nombreuses modifications.

tuelle de Paris à Cherbourg, situation à laquelle le détournement opéré par le chemin de fer de Rouen a déjà porté un assez grave préjudice.

La petite rivière de l'Iton alimente, tout autour d'Évreux, une quarantaine d'usines. 1,200 métiers répandus dans la campagne, y fabriquent des coutils, des bas, de la bonneterie, et font venir de Honfleur et de Rouen la matière première. Evreux a des foires considérables, où l'on vend des bestiaux, des cuirs, de la mercerie; son commerce échange, avec Paris et Caen, 4,500 tonnes de marchandises; avec Rouen 2,500. Sa forêt présente une superficie de 1,500 hectares. Les patentes de la ville et des deux cantons nord de l'arrondissement ne montent ensemble qu'à 30,213 fr.; mais, celles de l'arrondissement entier vont à 101,517 fr. La partie sud-ouest de cet arrondissement offre une véritable importance. Là se trouvent Conches, Breteuil et ce groupe manufacturier dont j'ai déjà parlé, auquel président Rugles et Laigle, et qui comprend, avec des forêts assez étendues, de grosses forges des hauts fournaux, des fonderies et des usines qui laminent ou tréfilent le cuivre et le fer. L'extraction et la préparation des mines de fer du département fournit 136,200 quintaux métriques de fonte et 3,000 de gros fer. La valeur créée par la fabrication et les élaborations de la fonte et du fer, monte à 2 millions; celle du cuivre et du zinc à 1,700,000 fr. Si le cheminde fer de Rennes est conduit par la vallée de l'Hoéne, il est probable que Laigle emploiera de préférence ce rail-way; mais le chemin de Caen par Evreux profitera toujours à Conches, à Breteuil, à Beaumont-le-Roger.

Conches s'appuie sur une forêt de 6,000 hectares, qui vend annuellement jusqu'à 3,000 mètres

cubes de bois à la marine. Les 9,000 hectares de la forêt de Breteuil donnent lieu à un mouvement plus considérable encore. On compte dans les deux cantons, six hauts fourneaux, deux forges, une fonderie et une clouterie ; les hauts fournaux produisent 6,000 tonnes de fonte moulée et de fer forgé.

Beaumont-le-Roger, fabrique des draps, possède des blanchisseries, des tanneries, une verrerie, et envoie à Rouen et à Paris les toiles tissées dans ses environs.

Louviers compte 10,000 habitants; Elbeuf 14,700, plus une population flottante de 8,000 ouvriers du dehors qui affluent chaque jour dans les ateliers de la ville, indépendamment des 6,700 qui travaillent aux environs.

Ces deux cités, l'une, lieu important de fabrication et de filature, l'autre, foyer actif de commerce en même temps que de fabrication, ont besoin l'une de l'autre, et se complètent réciproquement. Louviers envoie vendre ses draps à Elbeuf; Elbeuf est tributaire de Louviers et des vallées voisines pour la filature, le lavage et le feutrage des étoffes. On pourra juger de la multiplicité des relations entre les deux villes par l'indication de ce seul fait, qu'il y a telle laine qui, si l'on compte le voyage qu'elle fait quand elle est apportée en toison, et celui où elle s'en retourne en ballot de drap, parcourt huit fois la distance qui sépare Louviers d'Elbeuf (1).

---

(1) Savoir : Arrivée à Elbeuf en passant par Louviers. ; 1
Après les premières préparations, voyage d'Elbeuf à

Elbeuf compte 1,047 patentés, dont 172 manufacturiers, et possède de vastes établissements où 43 machines à vapeur sont employées au façonnage des draps et de ces étoffes nouvelles, qui rivalisent avec les tissus anglais.

Elbeuf et Louviers font venir leurs houilles d'Angleterre et de Belgique dans une proportion à peu près égale (1); leurs laines de la Brie, de la Beauce, de la Picardie, beaucoup de laines fines d'Allemagne, et quelques grosses laines d'Espagne.

Les produits manufacturés sont dirigés surtout

Louviers pour la filature, et retour	2
D'Elbeuf à Louviers pour dégraissage, puis pour foulage et retour...........................	4
D'Elbeuf à Paris...........................	1
Ensemble	8

Ce seul transport des draps et laines entre les deux villes donne un mouvement total de 11,820 tonnes.

(1) Le charbon belge revient à Elbeuf à 3 f. 85 c. l'hectolitre; le charbon anglais à 3 f. 80 c. Il en est entré pendant les sept premiers mois de 1845, 145,482 hectolitres. Pendant l'année 1842 : 170,270, dont 88,437 anglais, et 87,833 belge ; soit de chacun 7 à 8.000 tonnes.

Le charbon arrive aujourd'hui à Elbeuf du Hâvre et de Rouen par la Seine. Le transport, du Hâvre à Elbeuf, coûte jusqu'à 10 et 11 fr. la tonne. — A prix égal l'industrie trouverait son compte à employer, de préférence, la voie de fer, à cause des fraudes assez considérables qui se commettent, et des soustractions qui sont faites le long de la route.

Louviers fait prendre annuellement à Saint-Pierre-du-Vauvray, par le roulage, aux prix ordinaires, 5,590 tonnes de charbon belge et anglais. Ce transport est évidemment acquis au chemin de fer.

sur Paris et Rouen ; il en est exporté considérablement en Suisse, en Italie, en Espagne, et au-delà des mers.

Tels sont les principaux intérêts, telle est l'importance relative des localités qui concourent pour le chemin de fer. Il me reste à dire un mot de celles que ce chemin semble devoir desservir suivant l'un ou l'autre projet, à savoir Bernay, Lisieux et Caen.

Bernay, ville de 6,900 ames (sans la population flottante), est le centre commercial et le chef-lieu d'un arrondissement qui compte un nombre considérable d'usines et manufactures (1). Les produits variés de ces manufactures sont expédiés en quantités à peu près égales vers Paris et vers Rouen, aussi bien qu'une partie des blés et grains récoltés dans les environs. Les cidres et les pommes sont dirigés surtout vers Évreux et Paris.

Le chiffre des patentes pour l'arrondissement est de 50,888 fr. Les fabriques occupent 15 à 16,000 ouvriers, et le nombre s'en accroît chaque année par l'établissement de grandes et belles filatures qui s'élèvent dans les vallées de la Risle et de la Charentonne.

On porte à plus de 20 millions la valeur vénale des marchandises expédiées de l'arrondissement de Bernay, dont 8 pour les toiles, 4 pour les rubans, autant pour les laines et frocs ; je donnerai plus loin

---

(1) Filatures de coton et de laines, fabriques de draps et de frocs, blanchisseries, teintureries, forges, papeteries, clouteries, fabriques de rubans et lacets et de toiles de lin et de coton, avec les usines, 192.

l'évaluation en poids de ce qui peut être compté pour le chemin de fer.

•

Lisieux présente d'*une manière* plus carctérisée encore, les élém*ents de prospérité* que je viens de signaler à Bern*ay. Riche de 10,000 habit*ants, située à *peu de distance de* la mer avec *laquelle* elle commun*ique directement* par la Toucque, envi*ronnée de nombr*eux cours d'eau qui fécondent son ind*ustrie, et* de cette fameuse vallée d'Auge où l'on admire les plus gras pâturages de France, cette ville résume un arrondissement où l'agriculture, l'industrie, le commerce se prêtant un mutuel appui ont amené un développement toujours croissant. A une époque bien rapprochée encore, en 1837, il existait 32 usines industrielles dans l'arrondissement de Lisieux ; aujourd'hui le nombre des fabriques et filatures s'élève à 45, dont plusieurs très-considérables ; le nombre total des usines, y compris les moulins à papiers, à blé, à foulon passe 150. Dans la seule vallée d'Orbec, sur une étendue de quelques lieues, on en rencontre 86.

L'industrie principale de Lisieux est la filature et le tissage des étoffes de laine, particulièrement de celles appelées frocs (1). On y compte 1,000 patentables, et dans l'arrondissement 3,813. Ses relations les plus considérables sont avec Caen, Rouen, Paris ; les rapports sont plus nombreux avec Paris qu'avec Rouen, et avec Rouen qu'avec Caen (2).

---

(1) Lisieux possède 38 filatures de laine, 29 moulins à foulon, 6 filatures de lin, 11 de coton, 5 fabriques de lacets et petits tissus, 5 moulins à papier et 25 à blé.

(2) De tous les produits de Lisieux il n'y a guère que les

C'est surtout aux environs de Lisieux que se forment ces bandes de bestiaux gras, qui, pendant huit mois de l'année, couvrent les routes de la basse Normandie à Paris (1). Elles sont expédiées principalement par le Calvados (2), et presque toutes par les deux arrondissements de Caen et de Lisieux. Le plus grand nombre des bœufs élevés dans le fond de la Normandie et du Maine, commence avant de gagner Paris, par aller se perfectionner dans les abondants herbages de la vallée

---

frocs qui aillent à Caen et vers l'Ouest. Le reste, toiles, cuirs, cidres, fruits et une partie même des étoffes de laine est dirigé sur Paris ou sur Rouen. Ces deux villes fournissent à Lisieux les produits chimiques destinés au blanchiment des toiles et à la teinture des frocs. La Seine-Inférieure et l'Eure lui envoient les matières premières, laines brutes, fils et cotons. L'exportation des fruits est considérable. Un seul canton, celui de Livarot, en a expédié en 1844, vers Rouen et Évreux, 6,000 tonnes.

(1) De la Saint-Jean au mercredi des Cendres, les marchés de Sceaux et de Poissy sont approvisonnés par le nord-ouest et l'est de la France; du mercredi des Cendres à la Saint-Jean par les départements du centre.

(2) Les états d'arrivages de l'année dernière sur le marché de Paris et environs, constatent que le Calvados a envoyé 30,583 bœufs, 270 vaches, 3,056 moutons; la Manche, 6,602 bœufs, 4,283 moutons; l'Eure très-peu de bœufs, mais 14,812 veaux; le tout destiné à la boucherie parisienne. — Il y a de plus à tenir compte, pour le trafic du chemin de fer, des bestiaux dirigés sur Rouen, aussi bien que d'une quantité assez notable de jeunes vaches qui viennent peupler la Beauce et les environs de Paris, pour leur donner leur lait. Elles mettent beaucoup de temps à faire le voyage, réclamant des soins particuliers, et ne seront probablement pas les dernières à prendre place dans les wagons.

d'Auge. Les personnes qui s'occupent de cette industrie, d'une importance extrême dans toute cette contrée, attachent un grand prix à pouvoir faire arriver leurs élèves à Paris dans les mêmes conditions et aussi facilement que les autres départements producteurs. Ce que j'ai dit à ce sujet, en parlant du chemin de fer de Rennes, est à *fortiori* applicable aux bestiaux normands. Moins habitués que d'autres à la fatigue, puisqu'on ne les fait pas travailler et que leur unique occupation est de s'engraisser, ils auront le plus grand intérêt à employer le rail-way.

Ville de 43,000 ames, ancienne métropole de la basse Normandie, chef-lieu d'un des plus riches départements de France, siège de la cour royale, centre académique, port maritime, Caen peut certainement figurer au premier rang des cités qui doivent être reliées à Paris par un chemin de fer. Caen doit à son port sa principale importance commerciale. Mais, comme, par suite de sa situation entre le Hâvre et Honfleur d'un côté, et Cherbourg et Saint-Malo de l'autre, il ne peut chercher ni à droite ni à gauche ses débouchés, c'est vers le centre, c'est vers Alençon et la Loire que se dirige surtout le mouvement commercial provenant de ce port, et ce n'est pas ici, mais un peu plus loin, au sujet du projet de ligne transversale, que j'aurai à en parler.

Caen dirige seulement vers Paris, dans des proportions notables, trois sortes de denrées : des beurres, des huiles et des huîtres.

Les beurres proviennent surtout de l'arrondis-

sement de Bayeux. Il en est expédié de Caen sur Paris, 1,200 tonnes.

Les huiles sont fabriquées avec les colzas et autres graines de l'arrondissement et du département. Cinquante usines en fournissent annuellement 6,500 barriques pesant 6,500,000 kilogrammes. Ces huiles sont envoyées brutes ou épurées dans tout l'Ouest et le Midi, et à Paris. Celles destinées à Paris, s'y rendent aujourd'hui par la voie de mer et par Rouen, sauf 1,800 tonnes environ, qui emploient le roulage.

Le commerce des huîtres s'est fixé à Courseules, petit port qui paraît offrir une station intermédiaire commode entre le lieu de production, Cancale, et le lieu de consommation, Paris. Il résulte d'un rapport de l'inspecteur général des approvisionnements, que Courseules expédie annuellement à Paris, 32 millions d'huîtres (1). Si l'on y joint le poisson, on trouve un tonnage d'au moins 50,000 quintaux métriques qui vont dès aujourd'hui par terre, aux prix de 6 et 7 fr. le quintal. Le surplus des transports de Caen sur Paris, consiste en quelques objets sans poids, telles que blondes et dentelles; en bonneterie, et en granits de l'Orne et de Vire, que le roulage transporte de la carrière à Caen, et qui se rendent de Caen à Paris, par la voie d'eau, en trois mois, au prix de 14 francs la tonne.

Voici maintenant, d'après les relevés de la circu-

---

(1) 945 voitures contenant 53,704 paniers de 50 douzaines chaque, soit: 32,222,400 huîtres, pesant ensemble 2,577,792 kilogrammes.

lation actuelle, dont j'ai l'honneur de vous remettre les états détaillés (1), le calcul du produit à attendre du chemin de fer suivant les différents systèmes, et conformément aux règles adoptées pour les autres grandes lignes.

---

(1) Cette circulation a lieu sur tout, et l'influence du rail-way s'exercera principalement sur quatre grandes voies de communication :

1° la route actuelle de Paris à Cherbourg, passant par Mantes, Évreux et Lisieux, construite autrefois à un point de vue militaire, et devenue depuis la grande artère commerciale de la basse Normandie ;

2° La route de Rouen à Caen par Pont-Audemer et Pont-l'Evêque, moins fréquentée que la précédente ;

3° la mer, grand chemin économique, mais lent et difficile, auquel le rail-way enlèvera quelque chose, car il mettra moins d'heures à effectuer les transports que la navigation n'emploie de jours.

Enfin la route moderne de Paris à Grandville.

TABLEAUX

RÉSUMÉS DU TRAFIC,

SUIVANT LES DIFFÉRENTS PROJETS.

CHEMIN DE FER

(Distance de Man

	NOMB de kilomè PARCOU
Voyageurs actuels par les messageries	17,098 6
A ajouter pour le doublement des mêmes sur le chemin de fer	17,098,6
Voyageurs par la malle poste	258,5
Voyageurs en poste	302,6
Voyageurs empruntés aux bateaux à vapeur du Hâvre à Caen et Cherbourg	1,800,0
Marchandises par les messageries, tonnes à 1 kilomètre	429,8
Marchandises par le roulage, tonnes à 1 kilomètre	12,700,3
Marchandises empruntées à la voie de mer, tonnes à 1 kilomètre	2,502,0
Bestiaux : bœufs et vaches	7,189,2
— veaux et porcs	1,835,3

AEN PAR ÉVREUX.

uen, 186 kilomètres).

	PRODUIT.
	fr.
valués à 6 centimes et demi donneraient	1,109,605
ajouter pour le doublement des mêmes sur le chemin de fer	1,109,605
valués à 10 centimes, produiraient	25,854
A 10 centimes	30,262
valués à 5 centimes seulement, produiraient	90,000
Comptées à 20 centimes, rapporteraient	85,969
A 14 centimes, donneraient	1,778,053
A 8 centimes, rendraient	200,160
Au tarif de 10 centimes, produiraient	718,928
A 4 centimes, rapporteraient	73,412
Total du produit à attendre du chemin de fer de Caen par Évreux	5,221,848 fr.

Ce qui donnerait, par kilomètre, un produit moyen de 28,075 francs.

EMBRANCHEMENT

(Distance de Serquig

	NOMBRE de kilomèt PARCOU
Voyageurs actuels par les messageries	5,437,40
Doublement des mêmes pour le chemin de fer	5,437,40
Voyageurs en poste	28,53
Voyageurs par les bateaux à vapeur d'Elbeuf et de la Bouille à Rouen, parcours non desservi par le chemin de fer de Rouen	4,321,25
Voyageurs empruntés au bateaux à vapeur du Hâvre à Caen et Cherbourg	1,180,00
Marchandises par les messageries, tonnes à 1 kilomètre	82,71
Marchandises par le roulage, tonnes à 1 kilomètre	3,188,27
Marchandises empruntées à la voie de mer, tonnes à 1 kilomètre	177,00
Bestiaux : bœufs et vaches	1,180,00
— veaux et porcs	678,50

Produit de l'ensemble du chemin principal de Mantes à Caen et de

Soit, par kilomètre, 27,872 francs.

(1) Les prix actuels sont de 7 centimes aux premières places et de 5 centi
Rouen, d'Elbeuf et de Louviers, sont *dix* fois plus nombreuses que l

)UIGNY A ROUEN.

n, 59 kilomètres).

	PRODUIT.
	fr.
à 6 centimes et demi, donneraient	353,431
comme ci-dessus..........	353,431
és à 10 centimes, produiraient..........	2,855
à 5 centimes seulement (1), donneraient..........	216,063
ci-contre à 5 centimes, produiraient..........	59,000
es à 20 centimes, rapporteraient..........	16,543
ies à 14 centimes, rendraient..........	446,357
ies à 8 centimes, donneraient..........	14,160
10 centimes, produiraient..........	118,000
4 centimes, donneraient..........	27,140
tal du produit de l'embranchement..........	1,606,980 fr.

, par kilomètre, 27,236 francs.

hement (245 kilomètres); 6,828,828 francs

ides; et les secondes, destinées surtout à la population industrielle de
l.

CHEMIN DE FER

(Distance de Saint-Pierre
Embranchement

Ensemble.

	NOMB à kilom PARCO
Voyageurs actuels par les messageries	21,823
A ajouter pour le doublement des mêmes sur le rail-way	21,823
Voyageurs par la malle-poste	200
Voyageurs en poste	303
Voyageurs par les bateaux à vapeur d'Elbeuf et de la Bouille à Rouen, parcours non desservi par le chemin de fer de Paris à Rouen	5,165
Voyageurs empruntés aux bateaux à vapeur du Hâvre à Caen et Cherbourg	2,501
Marchandises par les messageries, tonnes à 1 kilomètre	285
Marchandises par le roulage, tonnes à 1 kilomètre	12,432
Marchandises empruntées à la voie de mer	1,392
Bestiaux : bœufs et vaches	5,273
— veaux et porcs	1,161

AEN PAR LOUVIERS.

uvray à Caen. . . 144 kilomètres
euf et Oissel. . . 20

. . . . 164

	PRODUIT.
	fr.
ralués à 6 centimes et demi, donneraient.............	1,418,449
ralués comme ci-dessus.........................	1,418,449
omptés à 10 centimes, produiraient................................	20,016
omptés également à 10 centimes.....................................	30,388
5 centimes, rapporteraient..	258,279
galement à 5 centimes....	138,000
omptées à 20 centimes, donneraient................................	59,177
14 centimes, produiraient................................... ..	1,740,577
ixées à 8 centimes seulement, donneraient............	111,360
u tarif de 10 centimes, rendraient................................	527,329
u tarif de 4 centimes, rapporteraient..............................	58,584
Total du produit du chemin de fer de Caen par Louviers, et de son petit embranchement..	5,780,608 fr.
Soit, en moyenne par kilomètre, 35,247 francs.	

Ainsi, en résumé, le chemin de fer de Mantes à Caen par Évreux donnerait, avec son embranchement sur Rouen par Bourg-Théroulde, 28,000 fr. par kilomètre; et le chemin par Louviers, avec son embranchement, 35,000 fr. La différence entre les deux trafics, différence qui résulte mathémathiquement des états détaillés, fidèles miroirs eux-mêmes de la circulation actuelle, est due premièrement au mouvement industriel des villes d'Elbeuf et de Louviers, et à la fréquence de leurs rapports entre elles et de leurs relations avec Rouen (1), et en second lieu, à la longueur plus grande du chemin de fer par Évreux, qui, présentant un diviseur plus considérable pour le produit total, diminue d'autant le produit moyen par kilomètre. Si le tracé partant de Bonnières était adopté, le produit moyen par kilomètre monterait à bien près de 30,000 fr. De plus, si dans ce système, l'embranchement de Serquigny à Rouen, parvenait à desservir Louviers et Elbeuf, nul doute que le produit moyen ne passe 35,000 fr. Quant à l'importance absolue du chiffre de la recette, elle s'explique facilement par la richesse des départements traversés (2).

---

(1) Telle est l'activité de ces relations, que les bateaux à vapeur d'Elbeuf et de la Bouille à Rouen ont transporté en 1844, 576,171 personnes.

(2) M. l'ingénieur en chef de l'Eure a fait un tableau comprenant les 34 départements qui, à superficie égale, présentent la population la plus considérable et produisent le plus à l'Etat par les quatre contributions directes. Ce tableau classe ainsi les 7 départements qui suivent :

Toutes les sources de prospérité abondent sur cette terre normande : capitaux nombreux , sol fécond, population intelligente, laborieuse ; je pourrais ajouter, voyageuse. Je ne pense pas qu'il y ait en France, de contrée où toutes les classes , à commencer par les populations agricoles, se mettent en mouvement avec plus de facilité.

Que si toutefois, se basant sur ces favorables conditions de succès pour un chemin de fer, on croyait pouvoir arriver à un produit beaucoup plus considérable, il me suffirait de répondre, en citant l'exemple du chemin de fer de Rouen. Ce chemin qui touche Paris, avantage immense, et qui a des tarifs élevés, donne 47,000 fr. par kilomètre (1).

	N° d'ordre parmi tous les départements.	Importance relative.
Calvados.	7	146
Manche.	9	129
Eure.	12	105
Orne.	20	76
Sarthe.	22	69
Eure et Loir	28	52
Mayenne	34	50

(1) La recette totale a été, en 1844, de 6,437,088 fr., ce qui fait en moyenne, par kilomètre, 46,986 fr.

CHEMIN DE FER DE CAEN A CHERBOURG.

Le chemin de fer de Caen à Cherbourg passerait par Bayeux, Carentan et Valognes.

Bayeux, ville épiscopale de 9,000 ames, est le chef-lieu d'un arrondissement qui fait venir surtout des blés, avoines, chanvres, toiles, fils, fers, fontes, houilles et bois (1), et exporte en grande quantité des colzas et des beurres. Il est envoyé par an pour 1,500,000 fr. de graines oléagineuses à Caen, d'où on les dirige, soit en nature, soit réduites en huiles, vers Paris et les départements de l'Orne et de la Sarthe. Les beurres sont presque tous destinés à Paris. Connus sous le nom de beurres d'Isigny, ils

(1) Le bois qui, dans le voisinage des forêts de Breteuil et du Perche, se vend 3 ou 4 fr. le stère, coûte 20 fr. à Bayeux.

sont fabriqués tant dans le canton dont cette petite ville est le chef-lieu, que dans celui de Trevières, et sont devenus, depuis vingt-cinq ans, l'objet d'un commerce considérable. Il en a été expédié jusqu'à 2,800,000 kilogrammes, représentant une valeur de 6 millions de francs, et pouvant suffire à la moitié de la consommation parisienne (1). Les seuls beurres frais qui, sur le marché de Paris, fassent concurrence à ceux d'Isigny, sont les beurres de Gournay, dont il arrive annuellement 1,300 tonnes. Depuis que ces derniers emploient le chemin de fer de Rouen leur concurrence est devenue redoutable pour la basse Normandie, qui désire vivement être mise par une voie de communication rapide en mesure de soutenir la lutte et de continuer fructueusement son commerce (2). Tel est l'immense intérêt que l'on trouve à pouvoir fournir cette denrée dans toute sa fraîcheur, qu'il en a été expédié par la malle-poste, tant que l'Administration a toléré ces transports, au prix énorme de 33 fr. les 100 kilogrammes. Le roulage ne prend que 11 fr., mais reste cinq ou six jours à faire le trajet.

De Bayeux, le chemin serait dirigé sur Carentan, soit par Isigny, soit par Saint-Fromond, soit par Saint-Lô.

Le tracé par Saint-Lô coûterait, de plus que les

(1) Il se vend annuellement à la halle de Paris 5,520,000 kilogrammes de beurre, pour une valeur de 12,350,000 fr.

(2) Le beurre de Gournay qui payait 10 fr. les 100 kilogrammes pour faire les 30 lieues, n'en paye plus par le chemin de fer que 8 ou même 6, et il arrive infiniment plus vite.

deux autres, 11 millions (1), dont 7 de travaux d'art extraordinaires, comprenant près d'une lieue de souterrains. Il allongerait de 20 kilomètres le chemin de Bayeux à Carentan, et, ce qui est plus grave, celui de Paris à Cherbourg.

Le tracé par Isigny côtoierait la mer, inconvénient majeur pour une ligne stratégique, et laisserait à 22 kilomètres du rail-way, le chef-lieu du département.

Le conseil général de la Manche a repoussé ces deux projets, et a appuyé, au contraire, un troisième tracé qui paraît réunir, jusqu'à un certain point, les avantages des deux précédents, sans en offrir les inconvénients.

Ce tracé passe par Saint-Fromond, se tient à une distance convenable des côtes, et s'approche de Saint-Lô, assez pour desservir cette ville (2) sans affronter les obstacles qu'il aurait à surmonter pour y pénétrer. Il traverse, du reste, aussi bien que les deux autres, une partie notable du département.

Comme celui du Calvados, le département de la Manche est un des plus riches et des plus peuplés de France. Couvert de pâturages abondants, de terres de plus en plus fertiles, il voit la mer apporter incessamment sur ses rives un sable précieux pour l'agriculture (3). Au moyen de ses douze ports

(1) Ou 8,000,000 f. avec des pentes de 8, et des machines de secours.

(2) 15 kilomètres.

(3) Grâce aux nombreuses voies de communication qui sillonnent le département, la *tangue* n'est plus employée seulement près des côtes, mais dans l'intérieur des terres. En 1841, les canaux en ont apporté 35,112 tonnes, en 1843 43,530.

ou hâvres, il se livre activement à la pêche et au cabotage (1). Il va demander aux Côtes-du-Nord le blé qui y coûte 17 fr., pour le porter dans le Calvados où il vaut 20 fr. Le département de la Manche produit lui-même 3,000,000 hectolitres de blé. On y récolte, année moyenne, 4,500,000 hectolitres de pommes à cidre, dont 300,000 environ sont exportés en nature. Les 2/5 des 4,200,000 qui restent sont réduits en cidres, et des 2,180,000 hectolitres fabriqués, il en est expédié hors du département 5 à 600,000. Le département fait venir, en revanche, 154,000 hectolitres de vins et liqueurs. Il dirige depuis quelque temps, vers Paris, une quantité assez considérable de granits.

Mais presque tout le mouvement dû à ces diverses natures de transport s'opère par la navigation et la grande voie de mer; bien peu en reviendra au chemin de fer (2).

Siège de l'administration du département, Saint-Lô, est une ville de 8,000 ames, peu commerçante, point industrielle, mais où se croisent un certain nombre des routes qui sillonnent la contrée (3). Les grandes messageries de Cherbourg font le détour de Saint-Lô pour desservir ce chef-lieu. La

(1) Le nombre des navires entrés en 1843 dans les ports du département, s'est élevé à 3,563, jaugeant 131,668 tonneaux.

(2) L'arrondissement d'Avranches exporte surtout en Bretagne; celui de Coutances à Grandville; ceux de Valognes et de Saint-Lô au Hâvre et à Dieppe par mer. Saint-Lô gagne la mer par le canal de la Vire.

(3) Vingt-cinq services de voitures publiques retirent pour prix des places un capital de 380,500 fr.

malle-poste, au contraire, va directement par Isigny. A Carentan les routes se rejoignent, et toute la circulation de Paris ou de Caen vers Cherbourg passe par cette petite ville, où aboutissent également les trois variantes de tracé. Ce lieu étant fortifié, et réunissant d'ailleurs une population agglomérée de 3,000 ames, la proximité de la mer ne paraît pas y offrir les mêmes inconvénients que sur d'autres points du littoral.

L'arrondissement de Valognes est riche en gros bourgs populeux où se tiennent des foires animées pour le commerce des bestiaux; il a à sa disposition quatre petits ports, situés deux à droite, deux à gauche de la presqu'île du Cotentin. Portbail et Carteret trafiquent avec Jersey; Barfleur expédie en Angleterre les denrées normandes; Saint-Vaast s'occupe surtout du commerce des huîtres.

C'est à Saint-Vaast que les huîtres pêchées à Cancale et à Granville commencent presque toutes par aller se reposer et s'engraisser, avant de gagner les différents autres ports où l'on achève de les perfectionner pour la consommation parisienne (1). Le maire de Saint-Vaast est convaincu qu'une fois le chemin de fer établi, les huîtres prendront toutes la nouvelle voie pour se rendre directement, et sans stations intermédiaires, à Paris. Cette seule denrée,

(1) Il a été porté, en 1842, 89,910 quintaux métriques d'huîtres à Courseules, 4,071 à Trouville, 12,048 au Hâvre, 57,190 à Dieppe, 3,380 à Tréport, 6,620 au Crotoy.

La consommation était d'un tiers plus considérable avant l'appauvrissement des bancs de production.

dans ce cas, donnerait plus de 3,000 tonnes au rail-way.

Comme les précédents, l'arrondissement de Cherbourg est très-peuplé, riche par le sol, peu industriel (1). La population du chef-lieu dépasse 23,000 ames, sans compter la garnison et la marine. La marine militaire y occasionne un mouvement qui s'accroîtra notablement lorsque les magasins achevés permettront d'y armer et désarmer les vaisseaux. On poursuit en ce moment, dans le port et dans la rade, les travaux les plus gigantesques qui, en ce genre, aient depuis longtemps été exécutés en France et peut-être dans le monde entier. 54 millions ont été votés, il y a peu d'années, pour l'achèvement de la digue, du port, de l'arsenal et des fortifications. Le dernier compte de la marine porte à 58 millions la valeur des seuls *édifices* en cours de construction à Cherbourg. Dans peu, cette valeur aura dépassé 120 millions, et Cherbourg n'aura pas coûté moins de 300 millions à la France.

Sous le rapport commercial, le port de Cherbourg n'a pas l'importance que sembleraient devoir lui donner sa rade profonde et sûre, son entrée commode, facile par tous les vents, même pour les navires d'un fort tonnage, ceux au moyen desquels s'effectuent, aux conditions les plus favorables et les plus économiques, les grands transports de mer.

---

(1) On n'y compte guère que cinq établissements industriels de quelque importance, savoir : deux manufactures de coton qui expédient leurs produits à Rouen ; deux filatures de laine ; une fabrique de papiers. En outre, Cherbourg raffine annuellement 2,000,000 kil. de soudes de Vareck, représentant une somme de 200,000 f.

Le voisinage de l'Angleterre toutefois contribue à y entretenir quelque mouvement; ainsi Cherbourg envoie de l'autre côté de la Manche une quantité considérable d'objets de consommation, tels que légumes, volaille, gibier, œufs (1), et fait venir, en échange, de la houille. Les principaux approvisionnements du port sont, avec la houille, les grains, les métaux, les bois, chanvres et toiles (2). Une certaine quantité de bois du Nord est transportée dans tout le Cotentin.

Je vais donner, dans le trafic du chemin de Caen à Cherbourg, tiré suivant la méthode accoutumée, des tableaux détaillés de la circulation, le chiffre des marchandises, tant par terre que par mer, et des voyageurs, qui, d'après les bases ordinaires, seraient acquis au rail-way.

La même décroissance de circulation et de produit probable qui se fait remarquer sur la ligne de Bretagne, à mesure qu'on s'éloigne de Paris, se présente sur celle de Cherbourg lorsqu'après Caen et Bayeux l'on se rapproche des extrémités du royaume.

(1) Il a été expédié jusqu'à 2,318 tonnes de cette dernière denrée. Le roulage l'amène à Cherbourg.

(2) Il est entré au port de Cherbourg, en 1843, 1,002 navires jaugeant 57,108 tonneaux. Le cabotage y a apporté 232,331 quintaux métriques de marchandises, en a emporté 106,435. Il a été confié aux entrepôts 4,760,328 kilogrammes.

Ces chiffres classent Cherbourg, pour le mouvement du cabotage, le quatorzième des ports de France. En outre, chaque année 1200 à 1500 navires, non compris dans les précédents, viennent chercher refuge dans cette rade hospitalière.

Chemin de fer de Caen à Cherbourg.

(Distance 133 kilomètres).

	NOMBRE de kilomètres parcourus	TARIF moyen.	PRODUIT.
		c.	
Voyageurs actuels par les messageries.	6,986,865	6,5	454
A ajouter pour le doublement des mêmes sur le chemin de fer.......	6,986,865	6,5	454,146
Voyageurs par la malle-poste.......	85,120	10	8,512
Voyageurs en poste................	105,070	10	10,507
Voyageurs empruntés aux bateaux à vapeur du Hâvre à Cherbourg....	1,330,000	5	66,500
Marchandises par les messageries....	147,630	20	29,526
— par le roulage (1).....	2,743,439	14	384,081
— empruntées à la voie de mer.............	798,000	8	63,840
— empruntées au canal de Vire et Taute......	56,000	8	4,480
Bestiaux : bœufs et vaches..........	1,062,500	10	106,250
— veaux et porcs...........	1,259,400	4	50,376
Total du produit du chemin de fer de Caen à Cherbourg..............			1,632,364 f.

Soit, par kilomètre, 12,273 francs.

Le résultat de ce trafic, dressé absolument d'après les mêmes règles que les précédents, est peu considérable; un regard jeté sur la carte suffit pour l'expliquer. Le chemin s'enfonce dans une presqu'île étroite où, de tous côtés, la mer lui fait concurrence. Ce n'est donc pas au chiffre de la recette

(1) Les envois de Paris, ou sur Paris, figurent dans ce chiffre pour 4/8, ceux de Lisieux et de Caen pour 2/8, ceux de Rouen pour 1/8.

qu'il devra son importance, mais à Cherbourg, à la situation exceptionnelle de notre unique port sur la Manche. Tandis que toute la côte méridionale de l'Angleterre est échancrée de rades et d'anses où se trouvent des ports militaires liés à Londres par des rails-ways, nous n'avons, de Dunkerque à Brest, sur tout notre littoral du Nord, que notre seul Cherbourg où des vaisseaux puissent entrer à toute heure sans danger.

Le Hâvre, ce port de Paris, qui a pris un accroissement si considérable, et qui reçoit aujourd'hui, à lui seul, le quart de l'importation du royaume, serait obligé, s'il y avait guerre maritime, de faire comme il y a quarante ans, d'aller chercher pour son commerce un refuge à Cherbourg, l'*auberge* de la mer, comme l'appelait Vauban.

Ainsi qu'on l'a dit, non sans raison, le chemin de fer pourra contribuer même à diminuer les frais d'armement et d'entretien militaire de cette place: la rapidité des convois équivalant, jusqu'à un certain point, à la concentration permanente des troupes.

Le grand argument en faveur du prolongement de la ligne de Caen jusqu'à Cherbourg est donc un intérêt stratégique; sa principale utilité, celle de relier un puissant instrument de notre force maritime avec le centre de notre système militaire.

Le rail-way sera le bras énergique et prompt qui communiquera le mouvement à cette main si bien armée pour protéger et défendre.

Même en temps de paix, en temps normal, il est une circonstance qui contribuera, sans doute, à amener sur cette ligne une augmentation de circulation. De l'autre côté du détroit s'achève un embranchement qui doit joindre d'industrieuses pro-

vinces, les villes manufacturières de Birmingham, Manchester, Liverpool, tout l'ouest de l'Angleterre et l'Irlande avec Poole, port placé juste en face de Cherbourg (1). Il est à croire que ce nouveau railway, mis en communication avec Cherbourg par des bateaux à vapeur, deviendra, pour un assez grand nombre de nos voisins, le chemin de la France.

Si l'on réunit le produit particulier du chemin de Caen à Cherbourg à celui du chemin de Paris à Caen, on trouve, pour l'ensemble du rail-way, qui de Saint-Pierre-du-Vauvray serait poussé jusqu'à Cherbourg, avec l'embranchement d'Elbeuf, un produit total de 7,412,972 francs, soit par kilom. 24,959 francs; et pour le chemin de Mantes à Cherbourg par Évreux, avec embranchement de Serquigny à Rouen, 8,461,192 francs, soit par kilom. 22,384 francs.

---

(1) D'après un autre projet, un embranchement serait dirigé de Great-Western sur Weymouth.

LIGNE TRANSVERSALE DE CAEN A LA LOIRE.

La pensée de mettre en communication par une voie nouvelle le littoral de la Normandie avec le bassin de la Loire date de fort loin déjà ; depuis trois siècles il existe un projet de jonction de l'Orne et de la Sarthe, dans le but de faciliter les nombreuses relations du Nord avec le Midi, et d'éviter à la majeure partie du commerce d'échanges entre les deux régions l'obligation, ou d'aller doubler par mer les presqu'îles du Cotentin et de la Bretagne, ou d'employer la voie dispendieuse du roulage.

Un chemin de fer ne coûterait pas plus cher que le canal projeté, serait exécuté plus vite, et atteindrait plus complètement le but en servant au rapide

transport des hommes, en même temps qu'à celui des marchandises.

La ligne transversale entière de Caen à la Loire comprendrait trois chemins distincts qui demandent à être examinés séparément : celui de Caen à Alençon, celui d'Alençon au Mans, et celui du Mans à la Loire, lequel serait dirigé soit sur Tours, soit sur Angers.

CHEMIN DE FER DE CAEN A ALENÇON.

Le chemin de Caen à Alençon serait conduit par la plaine de Caen vers Saint-Pierre-sur-Dive et la vallée de l'Orne, desservirait Falaise, Argentan, et, jusqu'à un certain point, l'industrieuse contrée où se groupent les villes manufacturières de Vire, Flers, Condé, passerait à Seés, dont il a déjà été question plus haut, et arriverait à Alençon après un parcours de 111 kilomètres, entièrement à ciel ouvert, à travers un pays où abondent le bois, le fer, la pierre, tous les matériaux de construction.

Falaise, ville de 8,000 ames, très-importante fabrique de bonneterie et de tissus de coton de toute sorte, fait tourner 42,000 broches; l'arrondissement dont elle est le chef-lieu en compte 55,000 qui produisent plus de 1,547,000 kilogrammes de tissus. Toutes les matières premières employées à cette fabrication sont apportées de Caen qui les fait venir du Hâvre. Les produits sont expédiés surtout vers le midi de la France et dans l'ouest et le sud-ouest par Mayenne ou Alençon. Falaise ne rencontre de fabriques rivales qu'à Orléans, à Troyes, en Picardie et dans les Cévennes. Indépendamment de ses pro-

duits manufacturés, elle envoie à Paris 3,000 tonnes d'huiles de colza, 1,260 tonnes de granits (1), des cuirs tannés et des denrées diverses. La foire dite de Guibray, qui se tient dans un des faubourgs de Falaise, passe, après celle de Beaucaire, pour la plus considérable de France.

Argentan est le centre administratif du plus riche arrondissement de l'Orne; on fabrique et il se vend dans cet arrondissement jusqu'à 45,000 pièces de toiles de chanvre ou de lin, et il s'en expédie pour près de 5,000,000 francs sur la halle de Paris. On y compte en outre des tanneries, des filatures, trois hauts fourneaux, et trois forges en activité.

Vire, dont la population égale celle de Falaise, fabrique le drap, et en produit, dans trente établissements, 20,000 pièces destinées tant à la Normandie qu'à la Bretagne et à Paris.

Condé-sur-Noireau retire de ses trente-huit filatures 2,500,000 kilogrammes, de fils de coton. *Mortain*, *Domfront*, *Tinchebray* se livrent avec activité aux industries de la filature, de la papeterie, de la quincaillerie et à la fabrication de la toile. *Flers*, qui occupe 9,000 métiers, produit, à l'aide du coton fourni par les filatures de Condé, de la Manche, de l'Eure, de la Seine-Inférieure, jusqu'à près de 100,000 pièces de coutils et tissus divers, représentant une valeur de 8 millions, et destinés, pour la plupart, au midi de la France, à l'Espagne et à l'Algérie.

Le rail-way de Caen à Alençon exercera son in-

(1) Les uns et les autres vont aujourd'hui par le roulage prendre la voie de mer à Caen.

fluence principalement sur la route actuelle d'Alençon à Caen (royale, n° 158) et sur celles de Caen à Rennes, à Mayenne à Laval, ainsi que sur la route de Paris à Granville par Laigle (1).

La première de ces routes surtout offre une circulation très-animée. Il existe entre les villes et les contrées qu'elles relient, de nombreuses relations de toute sorte, relations industrielles et commerciales d'abord, relations administratives, ecclésiastiques, militaires (le centre de l'administration ecclésiastique est à Seès; le régiment qui détache à Alençon est à Caen); relations judiciaires enfin : ces dernières en Basse-Normandie ont une importance particulière. On remarque que les voitures publiques qui desservent cette route sont presque toujours pleines, très-souvent surchargées, et l'affluence est souvent telle, que les entrepreneurs emploient un nombre assez considérable de voitures supplémentaires. Il en résulte, qu'en comptant le nombre total des places qu'offrent les services réguliers, on ne se trouve pas au-dessus du nombre réel des voyageurs.

Les voyageurs par les voitures d'Alençon à Caen, à Argentan, à Seès, à Gacé, d'Argentan à Falaise, de Falaise à Caen, de Caen et de Falaise à Saint-Pierre, de Caen et d'Alençon à Lisieux, comptés seulement, bien entendu, pour la partie du railway qu'ils auraient intérêt à parcourir, font ensem-

(1) Un nombre considérable d'ouvriers suit cette route pour se rendre à Paris, où la population bas-normande est en possession d'alimenter presque exclusivement certaines professions, telles que celles de charretiers, cochers de fiacres, marchands d'habits et de légumes.

ble 7,116,454 unités à un kilomètre. Sur les routes de Caen à Laval, à Mayenne et à Rennes, les voyageurs parcourant la distance entière, et intéressés, par conséquent, à se servir du chemin de fer, donnent 1,441,151 unités à un kilomètre. Si l'on y ajoute ceux des voyageurs de Paris à Granville, qui, par leur destination actuelle, paraissent acquis à une partie du chemin de fer (816,054 à un kilomètre), on arrive à un total de 9,373,659 voyageurs à un kilomètre, ou 84,446 pour la distance entière de Caen à Alençon.

Doublés pour le rail-way, et comptés à 6 centimes 1|2, ils rapporteraient 1,218,574 francs.

1,700 voyageurs en poste parcourant 88,700 kilomètres à 10 centimes produiraient de plus 8,870 francs.

Le mouvement des marchandises n'a pas moins d'importance que celui des personnes. Caen n'est pas seulement le port du Calvados, mais celui du département de l'Orne et d'une partie de ceux de la Sarthe et de la Mayenne. Il se trouve, sous le rapport des débouchés commerciaux, au sommet d'un triangle que le chemin de fer traverserait à peu près par le milieu, et dont les côtés s'appuyent sur Mayenne d'une part, sur Mortagne de l'autre. Il envoie aux contrées comprises dans cet espace, les cotons, le sel, les vins, les charbons anglais, les denrées coloniales et autres que lui apportent plus de 1,300 navires (1). Les sucres,

(1) Il est entré dans le port de Caen, en 1848, 1,334 navires jaugeant 75,947 tonneaux ; le cabotage y a apporté 501,264 quintaux métriques de marchandises diverses, en a emporté 209,402 ; il est entré dans les entrepôts 12,072

les cafés, riz, épices et savons vont jusqu'au Mans, de même que les bois du Nord; les poissons de mer sont envoyés jusqu'à Blois. En échange, Caen demande à ces contrées, pour les consommer ou pour les expédier en Angleterre, leurs blés (1) et leurs farines, leurs avoines, leurs graines de trèfle, si recherchées dans la Grande-Bretagne, les chanvres de la Sarthe et de Maine-et-Loire, les toiles à voiles d'Angers, les bois de construction et de travail des forêts de l'Orne, et les produits des forges de ce département, enfin les légumes et les fruits de la Touraine et de l'Anjou qu'il expédie en grande quantité de l'autre côté du détroit (2).

---

tonnes, et le montant des recettes faites par le trésor a été de 2,004,154 fr. — Sur le tableau général du mouvement de la navigation de France, tableau qui comprend les 275 ports qui, de Dunkerque à Bayonne et de Port-Vendres à Antibes, bordent nos côtes, Caen se trouve classé le treizième pour le nombre des navires entrés, le dixième pour la quantité des marchandises reçues par cabotage, et le neuvième pour la quantité des marchandises mises en entrepôt.

(1) Le Calvados produit 1,140,743 hectolitres de blé, en consomme 1,449,674, et est obligé d'en acheter pour sa propre alimentation 308,929, soit 23,000 tonnes.

(2) Voici dans quelle proportion s'opère, sur la route de Caen à Alençon, le mouvement de ces divers genres de marchandises :

Marchandises partant de Caen et des points intermédiaires.

	tonnes		tonnes
Sels	3,000	Coton	750
Morues et harengs	1,500	Lins et fils, laines	120
Vins du Midi et de Bordeaux, eaux-de-vie, esprits et liqueurs	2,000	Sucres	600
Vinaigres	100	Café	120
Biére	100	Savons	750
		Chandelle, résine, suif, stéarine	500

En prenant tout le roulage qui s'opère entre Caen, Alençon et lieux intermédiaires, en y ajoutant la portion du roulage de Caen à Rennes, Laval, Mayenne, et de toute la route de Granville, qui aurait intérêt à se détourner pour profiter du chemin de fer, on arrive au chiffre de 7,204,499 tonnes à 1 kilomètre; soit 64,924 tonnes pour la distance entière, acquises au rail-way.

Au tarif de 14 centimes, cela ferait 1,008,629 fr., auxquels il convient d'ajouter 38,448 fr., produit de 192,241 tonnes à 1 kilomètre, ou 1,731 tonnes pour la distance entière, transportées aujourd'hui par les diverses messageries mentionnées ci-dessus et évaluées, suivant l'usage, à 20 centimes la tonne.

Ces chiffres, pour éviter toute cause de décep-

	tonnes.		tonnes
Indigo et teinture, droguerie, produits chimiques.	500	Cuirs secs et verts.......	600
Epiceries et articles de ce commerce...........	1,500	Ardoises, poterie et verrerie, etc...............	500
Plâtre et craie...........	1,500	Poudre végétative de la voirie de Paris, noir animal, tourteaux............	2,800
Huiles de colza, de lin, etc.	1,400	Articles divers, meubles, bonneterie, draperie...	3,000
Huile d'olives...........	75	Articles de messageries...	2,000
Charbon de terre........	5,000		
Bois du nord, sapin, chêne.	4,000		
Poisson frais, huîtres.....	300		
Fers, fontes, acier, quincaillerie, plomb, meules...	2,000	Total......	34,715

Retours.

	tonnes.		tonnes.
Faïence..........	500	Fers................. .	200
Graine de trèfle	2,000	Ecorce.................	300
Farine et blé............	6,000	Bois de construction, de travail et lattes........	7,000
Avoine................	1,000	Charbon de bois.........	100
Noix, marrons et fruits...	2,000	Granits...............	1,500
Chanvre	300	Marchandises diverses et objets de messageries..	4,000
Toiles..........	100		
Tourteaux.......	1,000		
ricots................	50	Ensemble.........	26,050

tion, ont dû être basés sur le mouvement actuel des marchandises. Il est permis de croire, toutefois, que ce mouvement s'accroîtra. En effet, tandis, par exemple, que les arrondissements de Caen et de Falaise manquent de bois, et paient 25 et 30 fr. par tonne pour le transport de celui qu'on y fait venir d'Alençon, le département de l'Orne contient 24 mille hectares de forêts, où la corde de 4 stères ne coûte souvent que 12 ou 15 fr. (1). D'un autre côté, les forges de l'Orne réclament le charbon de terre qu'elles emploient aujourd'hui dans une proportion reconnue insuffisante et que le rail-way leur amènera à moitié prix. Ce chemin pourra, en outre, être appelé à transporter une quantité notable d'engins maritimes et un matériel d'armement asez important, lorsqu'il arrivera à mettre en communication Rennes, Brest, Indret et Cherbourg.

Le chemin de Caen à Alençon semble destiné à transporter peu de bestiaux gras. Tout le grand mouvement des bestiaux gras s'opère aujourd'hui, de l'ouest à l'est, vers Paris et Rouen, et se servira du chemin direct. Il s'est établi, toutefois, du midi au nord, un courant qui pourra profiter à la ligne transversale : c'est celui des bœufs maigres de Bretagne, du Poitou, de l'Anjou, et même du Berry, qui remontent vers les pâturages du Calvados avant de gagner Paris. Les herbagers normands vont les chercher, à la fin de l'hiver, aux foires de Mayenne, de Laval, du Mans, de Sablé et au-delà.

Loin de braver la fatigue avec d'autant plus de facilité qu'ils sont moins chargés d'embonpoint,

(1) Suivant l'opinion de l'inspecteur forestier, ces bois pourraient facilement fournir annuellement 4 à 5 mille mètres cubes de charpente à la marine.

ces bestiaux la craignent, au contraire, davantage. Les bœufs dits demi-gras perdent plus en route que les gras; les bœufs tout-à-fait maigres éprouvent, à la suite du voyage, un dépérissement qui, souvent, ne dure pas moins de quinze jours, et, comme ils ne sont pas en état d'être livrés à la boucherie, ceux qui restent en route causent à leurs propriétaires un assez grave préjudice.

25,000 bœufs et vaches pour la distance entière, 2,775,000 à 1 kilomètre, au tarif de 10 cent., rapporteraient 277,500 fr., auxquels il faut ajouter 10,271 fr., produit du transport de 259,296 porcs et veaux à 1 kilomètre.

La récapitulation de la recette qui semble assurée au chemin de fer de Caen à Alençon (111 kilomètres) (1) donne :

Voyageurs par les messageries...	609,287 f.
Pour le doublement des mêmes...	609,287
Voyageurs en poste............	8,870
Marchandises par le roulage.....	1,008,629
— par les messageries.	38,448
Bœufs et vaches.................	277,500
Veaux et porcs	10,371
Total du produit....	2,562,392

Soit 23,084 fr. par kilomètre.

Caen a voté 500,000 fr. de subsides pour contribuer à l'établissement du chemin de fer; Falaise,

(1) De Caen à Neauphe, lieu où, suivant une variante la ligne transversale rencontrerait le chemin principal, il n'y a que 94 kilomètres. La ville de Seès, située à quelques kilomètres de Neauphe, demande que la jonction se fasse sous ses murs.

40,000; Argentan, 55,000; Seès, 49,000; Flers, 25,000; Alençon, 150,000.

Les registres d'enquête sur toute cette ligne contiennent un nombre infini d'adhésions, toutes motivées sur l'importance et la fréquence des relations établies depuis des siècles entre Caen et les contrées que desservirait le rail-way.

CHEMIN DE FER D'ALENÇON AU MANS.

Le grand intérêt de ce chemin de 54 kilomètres, dirigé sur le Mans par Beaumont-le-Vicomte et la vallée de la Sarthe, est encore ce même courant d'affaires et d'échanges commerciaux entre le nord et le midi, signalé plus haut. Seulement ce mouvement, fort considérable de Caen à Falaise et Argentan, important encore jusqu'à Alençon, diminue d'une manière sensible à mesure qu'on s'éloigne du port où se font les arrivages et les expéditions, et de la métropole de la Basse-Normandie.

Si l'on additionne les 32,092 voyageurs transportés aujourd'hui par les voitures publiques d'Alençon et de Rouen au Mans avec les 6,022 qui vont d'Alençon à Frenay et à Sillé, et les 21,422 qui vont du Mans à Mamers, à Frenay, à Ballon, à Beaumont le-Vicomte; c'est-à-dire, si l'on tient compte de toute la circulation actuelle par les messageries et petites voitures publiques qu'il est permis d'attribuer au chemin de fer, on n'arrive, en faisant le calcul du nombre de kilomètres parcourus, qu'à un total de 2,864,060 voyageurs à un kilomètre, qui, évalués à 6 centimes et demi, produiraient 186,163 francs.

En les doublant et y ajoutant 8,348 fr. apportés par 1,546 voyageurs en poste et en malle-poste, on obtient, pour l'ensemble des voyageurs, une recette totale de 380,674 fr.

Caen envoie dans la Sarthe, ainsi que je l'ai déjà indiqué, surtout des cotons, des poissons frais et salés, des charbons anglais, des huiles, savons, sucres, cafés et épiceries.

Il en reçoit en échange des céréales, avoines et farines, des toiles et chanvres, si précieux pour la marine, des marbres et les vins des bords de la Loire. Il va demander à ces mêmes contrées au Maine, à la Touraine, à l'Anjou, leurs fruits, leurs légumes et leurs graines pour les exporter en Angleterre.

Sablé et le Mans expédient par an jusqu'à 5,000 tonnes de graines de trèfle, 5 à 6,000 tonnes de blés et farines, 2,000 tonnes de chanvres, 800 de toiles, 600 de fers forgés, 500 de vins et eaux-de-vie en 2,000 barriques, 500 d'ardoises des environs d'Angers. Tous ces transports, à partir du Mans, sont confiés aujourd'hui au roulage, au prix de 18, 20 et 25 centimes.

Le calcul de ce que l'on peut attribuer au chemin de fer donne 1,350,000 tonnes à 1 kilomètre, qui, tarifiées à 14 centimes, produiraient 189,000 fr.; 322,400 tonnes à 1 kilomètre, transportées par les diligences, y ajouteraient, à 20 centimes, 64,480 fr.

D'après les indications données plus haut, le chemin de fer attirerait, en outre, au moins 243,000 bœufs, et 648,000 porcs et veaux à 1 kilomètre,

qui, à 10 et 4 centimes, ajouteraient 50,220 fr. à la recette.

La recette totale sur laquelle le chemin de fer d'Alençon au Mans paraît pouvoir compter positivement, monterait donc en tout à 684,374 fr., savoir :

Voyageurs par les messageries...	186,163 fr.
Pour le doublement des mêmes..	186,163
Voyageurs en poste et malle-poste	8,348
Marchandises par le roulage....	189,000
Par les messageries............	64,480
Bestiaux......................	50,220
Total, pour les 54 kilomètres...	684,374
Soit par kilomètre.............	12,673

ENSEMBLE DU CHEMIN DE CAEN AU MANS.

Les 2,562,392 fr. de recette de Caen à Alençon, additionnés avec les 684,974 d'Alençon au Mans, et divisés par le chiffre de la distance totale sur le chemin de fer entre le Mans et Caen, 165 kilomèt., donnent, pour l'ensemble de la ligne de Caen au Mans, un produit moyen de 19,677 fr. par kilomètre.

CHEMIN DE FER DU MANS A TOURS.

Pour gagner Tours, la ligne transversale se dirigerait par Arnage, Saint-Ouen, Pont-Valain, passerait près Château-du-Loir, franchirait, à la hauteur de Neuillé, le col qui sépare le Loir de la Loire,

et descendrait par le vallon de la Choisille jusqu'au pont de la Motte, où il rencontrerait, vis-à-vis Plessis-lès-Tours, le chemin de Nantes à Tours. La distance du Mans à cette dernière ville serait de 90 kilomètres.

Après le Mans, le courant des expéditions du nord au sud diminue de plus en plus; mais en revanche, celui du midi au nord gagne en densité à mesure qu'on se rapproche de la Loire.

30,148 voyageurs qui font annuellement le trajet du Mans à Tours par les messageries, additionnés avec ceux qui circulent par les voitures du Mans à Vendôme, Mayet, Château-du-Loir, Château-la-Vallière, et par celles de Tours à La Flèche et Château-du-Loir, et supputés exactement d'après le nombre de kilomètres qu'ils parcourraient sur le rail-way (345,984), donnent, à 8 centimes et demi, 282,488 francs.

Les voyageurs en poste et en malle-poste (163,170) à 10 centimes, produiraient 16,317 fr.

Le roulage (3,060,000 tonnes à un kilomètre) à 14 cent., rapporterait 428,400 fr., et 106,650 tonnes à un kilomètre voiturées par les messageries y ajouteraient 21,330 fr.

Le principal mouvement de marchandises entre la Loire et le Mans s'opère par la Sarthe qui est navigable depuis le Mans. Il s'y transporte communément, à la descente, 30,700 tonnes, surtout de bois, blés, chanvres, pierres à chaux, anthracite; à la remonte, 34,500, principalement de sel, d'ardoises, résines, vins, épiceries, pierre de tufeau. On paie pour le transport d'Angers au Mans jusqu'à 10 et 20 fr. par tonne. Au tarif de 10 cent., le

chemin de fer en pourrait attirer le quart, soit 15,000 fr. qui rapporteraient 135,000 fr.

A ces divers éléments de recette, si l'on ajoute 720,000 veaux et porcs à 1 kilomètre donnant, au tarif de 4 cent., 28,800 fr., et 405,000 bœufs et vaches produisant, à 10 cent., 40,500 fr., on arrive, pour le rail-way du Mans à Tours, à une recette totale de 1,235,323 fr.

Savoir :

Voyageurs actuels par les messageries	282,488 fr.
Pour le doublement des mêmes par le chemin de fer	282,488
Voyageurs en poste et malle-poste	16,317
Marchandises par le roulage	428,400
— Par les messageries	21,330
— Par la voie d'eau	135,000
Bestiaux	69,300
Total	1,235,323 fr.

pour les 90 kilomètres, soit par kilomètre 13,725 francs.

ENSEMBLE DE LA LIGNE TRANSVERSALE DE CAEN A TOURS.

Composée des trois sections dont je viens successivement de rendre compte, la ligne entière de Caen à Tours, longue de 255 kilomètres, donnerait une recette totale de 4,482,089 francs, soit en moyenne par kilomètre 17,538 fr.

Ce que j'ai dit des sections est applicable à plus forte raison à l'ensemble de la ligne. Il est infiniment probable que le chemin de fer augmentera

non seulement le nombre des voyageurs, mais le transport des marchandises dont le chiffre, dans le présent trafic, a dû, pour plus de prudence, être basé sur l'état actuel des choses. Ainsi, par exemple, les fruits et les légumes de la Touraine, qui mûrissent trois semaines avant ceux d'Angleterre, seront certainement expédiés sur les marchés de Brighton et Southampton en bien plus grande abondance, lorsque le rail-way leur permettra d'y arriver 40 heures après qu'ils auront été cueillis.

Ainsi encore les beurres d'Isigny et de Bayeux, dont la fabrication a pris depuis quelque temps une si grande importance, pourront aller rapidement chercher dans les contrées de la Loire, dans l'Orléanais, et jusque dans le Bordelais des débouchés tout nouveaux.

Cette ligne est en effet destinée à relier, non pas seulement des villes et des départements, mais deux grandes régions de la France, le Nord-Ouest avec le Sud-Ouest. A Tours, elle rencontre le chemin de fer de Bordeaux, qui passe à Châtellerault, à Poitiers, à Angoulême, pour ne s'arrêter qu'à la frontière d'Espagne.

Ces 255 nouveaux kilomètres permettront d'aller en ligne droite de Caen à Bayonne : ils relieront Cherbourg avec La Rochelle, Rochefort et Toulon, la Manche avec l'Océan et la Méditerranée.

CHEMIN DE FER DU MANS A ANGERS.

Au lieu de faire aboutir la ligne transversale à Tours, il a été proposé de la diriger du Mans sur Angers. Dans ce système, elle se confondrait jusqu'à

Sablé avec le tracé du chemin de Paris à Rennes, par le Mans et Sablé, et continuerait ensuite à suivre la Sarthe, puis la Maine jusqu'à Angers, où elle arriverait après un parcours d'environ 107 kilomètres.

Combiné avec le rail-way de Chartres au Mans, ce chemin redeviendrait la route de Paris à Nantes, et il y a lieu, dès lors, de lui attribuer, dans le trafic, toute la grande circulation, entre ces deux points extrêmes.

En additionnant les 95,040 voyageurs par les voitures publiques de Paris à Nantes et du Mans à Angers, avec les 28,468 du Mans à Sablé ou à La Flèche, et les 11,214 qui vont d'Angers à ces deux dernières villes; en y ajoutant les 14,778 voyageurs d'Angers à Laval, et les 6,020 de La Flèche à Saumur; en faisant le calcul du nombre de kilomètres qu'ils auraient à parcourir sur la nouvelle voie, on trouve que ce chiffre s'élève à 6,983,488, lesquels évalués à 6 centimes et demi donneraient 458,907 francs.

157,290 kilomètres parcourus par les voyageurs en poste, comptés à 10 centimes, produiraient de plus 28,408 francs.

Le chemin de fer, dans ce même système, aurait à transporter, outre les marchandises du Mans et de Sablé que j'ai énumérées plus haut, les denrées coloniales et vins de Bordeaux expédiés de Nantes sur Paris, et les produits spéciaux du département de Maine-et-Loire. Les principaux de ces produits sont les vins, les houilles, les ardoises. Le département récolte 600,000 hectolitres de vins, expédie

les meilleurs en Belgique et en Hollande, et envoie une partie notable des autres à Paris où, de blancs il deviennent rouges, par suite d'un mélange avec les vins de Touraine et du Berry. Cinq mines exploitées dans Maine-et-Loire produisent 232,000 quintaux métriques de houille d'une valeur d'un demi-million. La Loire amène de plus une certaine quantité de charbons anglais et de Saint-Etienne; il en est dirigé annuellement 2 à 3,000 tonnes vers le Mans.

Situées à la porte même d'Angers, les ardoisières de Maine-et-Loire sont une des source de richesse du département; elles occupent 3,000 ouvriers, et fournissent, année commune, 80 à 100 millions d'ardoises. En 1840, il en a été extrait et façonné 110 millions qui valaient ensemble sur les ports d'embarquement 2,324,600 francs, et pesaient 46,764 tonnes. L'exportation actuelle suit particulièrement les voies navigables; et les ardoises se distribuent surtout dans les bassins de la Loire, de la Seine, du Rhône, de la Saône, et dans ceux de la Sarthe et de la Mayenne (1). Il en est embarqué à Angers 60 millions, dont 35 descendent vers Nantes et l'Océan, 25 remontent les canaux de la Loire et de la Seine. Dans les départements de la Sarthe et de la Mayenne, il en est vendu 7 millions.

Quant aux autres principales denrées dirigées d'Angers vers le Mans, voici dans quelles proportions elles sont expédiées : sels, 4,000 tonnes; épiceries, 8,000; chanvres et cordages, 3,500; rési-

(1) Angers a l'avantage assez rare de se trouver au confluent de cinq voies navigables, le Loir, la Sarthe, la Mayenne, la Loire à la remonte et la Loire à la descente.

ne, 1,500 ; et du Mans et Sablé vers Angers : bois 5,000 tonnes ; blés et farines, 8,000 ; anthracite, 3,000 ; pierre à chaux, 12,000.

On paie actuellement, pour le transport d'Angers au Mans, 10 fr. par tonne à la navigation, et 20 à 25 au roulage, c'est-à-dire plus de 20 centimes par kilomètre.

Au prix de 10 centimes, le chemin de fer absorberait probablement plus du quart de ce qui est aujourd'hui lentement halé sur la Sarthe, soit 172,000 tonnes à un kilomètre qui rapporteraient 171,000 francs. Et, au prix de 14 centimes, tout le roulage de Paris et du Mans à Nantes et Angers, et une partie notable du roulage intermédiaire entre Angers, Sablé, La Flèche, le Mans. Le calcul fait sur les tableaux détaillés, du nombre de tonnes imputables au rail-way, donne 4,874,171 tonnes à un kilomètre : soit, à 14 centimes, 682,383 francs ; et pour les bestiaux, 153,010 francs ; ce qui porterait la recette totale du chemin du Mans à Angers, en y comprenant le doublement des voyageurs par les messageries, à 1,975,235 francs, et la recette moyenne par kilomètre, à 18,460 francs.

Le produit de l'ensemble de la ligne transversale, dans ce système, serait de 5,222,001 francs, et le produit moyen par kilomètre de 19,198 fr.

Ce trafic du chemin du Mans à Angers est basé, ainsi que je l'ai fait observer, sur le mouvement actuel, qui comprend encore aujourd'hui toute la grande circulation de Paris à Angers et à Nantes. Cette circulation serait évidemment acquise au rail-way d'Angers au Mans, si à cette dernière ville il trouvait un chemin de fer dirigé vers Paris. Dans le cas contraire, cette circulation prendrait de pré-

férence le chemin de Paris par Tours et Orléans, et alors, réduite au courant du nord au midi et au mouvement des localités intermédiaires, la ligne transversale aboutissant à Angers ne donnerait pas un produit de beaucoup supérieur à celui de la même ligne aboutissant à Tours.

INFLUENCE PROBABLE

DES EMBRANCHEMENTS SUR LES LIGNES PRINCIPALES.

Les évaluations que j'ai eu l'honneur de vous soumettre, Monsieur le Ministre, touchant les deux grandes lignes principales, destinées à former, avec celle de Nantes, la base du système des chemins de fer de l'ouest, à savoir celle de Paris à Rennes, et celle de Paris à Cherbourg, ont été établies d'abord indépendamment du projet de ligne transversale, et abstraction faite, par conséquent, de l'influence que les diverses sections de cette ligne pourraient avoir sur les chemins qu'elle croise.

Le calcul de ce que ces embranchements y apporteront d'accroissement n'est pas chose fa-

cile. J'ai essayé, toutefois, d'après la constatation du mouvement actuel des hommes et des choses, en consultant les courants établis, les lieux de provenance et de destination des marchandises et des voyageurs, et en appliquant à ces derniers la règle ordinaire de multiplication pour le rail-way, à arriver à une appréciation qui ne fût pas purement hypothétique. De ce travail il résulte 1° que les deux chemins de Paris à Caen et de Paris à Rennes, étant supposés établis, avec des tarifs sensiblement égaux, la ligne transversale d'Alençon à Caen, bien que facilitant les relations avec Rouen, n'apporterait vraisemblablement pas, en définitive, d'augmentation de produit au premier de ces chemins, et que ce qu'elle lui amènerait serait au moins compensé par ce qu'elle lui enlèverait;

2° Que l'influence de la ligne transversale se ferait sentir d'une manière plus favorable sur le chemin d'Alençon à Paris et d'Alençon à Rennes, à cause surtout des relations particulières de Caen avec Mayenne, Laval, Rennes, Mortagne et les autres points compris dans le triangle dont j'ai parlé plus haut, et que l'augmentation du produit qui en résulterait, dépasserait, pour la ligne entière de Versailles à Rennes, 2,000 fr. par kilomètre (1);

3° Enfin, que quant au chemin de Paris à Rennes par le Mans, l'accroissement qui serait amené par l'embranchement du Mans à Tours ne s'élève guère,

(1) Dans le cas où l'on n'eût pas exécuté simultanément le chemin de fer direct sur Caen, l'augmentation *toute de circulation de déplacement*, eût été pour le chemin de Versailles à Rennes, d'au moins 6,000 fr. par kilomètre.

pour la totalité du chemin de Versailles à Rennes, à plus de 1,500 fr. par kilomètre, et par l'embranchement sur Angers, à plus de 3,000 (1).

Les éléments de ces appréciations faites d'après les règles, et suivant les tarifs moyens ordinaires, se trouvent dans la série de tableaux détaillés et de notes que j'ai l'honneur, Monsieur le Ministre, de déposer entre vos mains avec le présent rapport.

Dans ce qui concerne l'avenir il y a toujours bien du mystère, et quelque effort que l'on fasse pour essayer, à l'aide des éléments connus, de résoudre le problème, il est rare que l'on puisse être assuré d'avance d'y avoir complètement réussi. La tâche que vous m'avez fait l'honneur de me confier était de chercher à rester le moins éloigné possible de la vérité; j'ai fait, pour y parvenir, tout ce qui était en mon pouvoir.

Je suis avec respect, Monsieur le Ministre,

Votre très-humble
et très-obéissant serviteur,

L'Auditeur au Conseil d'État, Commissaire Royal,

Baron DE CONDÉ.

31 octobre 1845.

---

(1) Il n'est pas besoin de faire remarquer que le chiffre de l'augmentation serait bien plus considérable si, au lieu de le répartir sur la ligne entière jusqu'à Rennes, on l'appliquait seulement à la partie qui doit surtout en profiter.

TABLE.

(N° 132 bis.)

Chambre des députés.

SESSION 1846.

ADDITIONS

AU

PROJET DE LOI

et aux Cahiers de charges pour les Chemins de l'Ouest.

ENTRE LES SOUSSIGNES,

1° MM. Adolphe d'Eichthal, président du conseil d'administration du chemin de fer de Paris à Saint-Cloud et Versailles, demeurant à Paris, rue Basse-du-Rempart, n° 30; le baron Numance de Girardin, demeurant à Paris, rue Trudon, n° 4; Charles Mallet, demeurant à Paris, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 13; tous trois administrateurs de la société anonyme du chemin de fer de Paris à Saint-Cloud et Versailles, dont le siége est à Paris, rue Saint-Lazare, n° 120, et M. Emile Pereire, directeur de la dite Société, demeurant à Paris, rue d'Amsterdam, n° 5; tous agissant ès-noms et qualités, conformément à la délibération prise en conseil d'administration, le 14 janvier 1845,

D'une part;

2° Et MM. Tarbé des Sablons (Denis-Charles-Edmond), président du conseil d'administration du chemin de fer de Versailles, rive gauche, demeurant à Paris, rue Neuve-des-Mathurins, n° 15; Fiefvet de Sauville (Antoine-Louis-Hyacinthe), administrateur du chemin de fer, demeurant à

Paris, rue Jacob, n° 46, et Bessas-Lamégie (Auguste), directeur, agissant tous trois en leurs dites qualités, et autorisés à cet effet par délibération du conseil d'administration de la Société du chemin de fer de Paris à Meudon, Sèvres et Versailles, en date du 8 janvier 1845,

D'autre part ;

Et MM. Adolphe d'Eichthal, demeurant à Paris, rue Basse-du-Rempart, n° 30, président du conseil d'administration du chemin de fer de Paris à Saint-Germain ; Jacques-Gérard-François Lefebvre, banquier, demeurant à Paris, rue du Faubourg-Poissonnière, n° 60, et François Touchard, propriétaire, demeurant à Paris, rue de Valois-du-Roule, n° 8 ; tous trois administrateurs de la Société anonyme du chemin de fer de Paris à Saint-Germain, dont le siége est à Paris, rue Saint-Lazare, n° 120, et M. Emile Pereire, directeur de la dite Société, demeurant à Paris, rue d'Amsterdam, n° 5 ; tous quatre agissant ès-noms et qualités, conformément à la délibération prise en conseil d'administration, le 14 janvier 1845,

D'autre part ;

A été dit et convenu ce qui suit :

Par un traité du 4 février 1845, les deux Compagnies de Versailles réunies, stipulant en vue du prolongement sur l'Ouest des deux chemins de Versailles, ont arrêté, avec la Compagnie du chemin de fer de Saint-Germain, les conditions relatives à l'usage de la gare de la rue Saint-Lazare et du parcours du chemin de Saint-Germain depuis Paris jusqu'à Asnières.

Par suite de l'extension des prolongements des deux chemins de fer de Versailles et des clauses insérées au cahier des charges des concessions nouvelles, les modifications suivantes ont été apportées au traité du 4 février sus-relaté, et feront désormais la loi des parties.

Article premier.

Les conditions arrêtées le 4 février 1845, et celles qui résultent des présentes, entre les Compagnies de Versailles

réunies et la Compagnie de Saint-Germain, n'auront d'effet que pendant la durée de la concession du chemin de fer de l'Ouest.

Art. 2.

Toutes les conditions du traité du 4 février 1845, qui avaient été arrêtées en vue du prolongement des chemins de Versailles jusqu'à Chartres, s'appliqueront à tous les prolongements et embranchements qui se rattacheront aux deux chemins de fer de Versailles et à leurs prolongements et embranchements.

Art. 3.

Par dérogation au premier paragraphe de l'article 4 du traité du 4 février 1845, les voyageurs, bestiaux, marchandises et objets divers provenant, ou à destination d'un point quelconque du chemin de fer de Versailles à Rennes et de ses embranchements, et parcourant le trajet de Paris à Asnières, ne paieront pour le trajet que le péage réglé pour le chemin de fer de Versailles à Rennes, sur un parcours minimum de six kilomètres, et réduit d'ailleurs conformément à l'article 85 du cahier des charges relatif à ce chemin.

Art. 4.

Pour les transports effectués par la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest, conformément aux articles du cahier des charges de cette Compagnie, la Compagnie de Saint-Germain ne percevra, pour les droits de péage et de gare, que la moitié de ce que la Compagnie de l'Ouest aura reçu elle-même pour les parcours minimum d'Asnières à Paris, par suite des réductions imposées par les dits articles.

Art. 5.

La Compagnie du chemin de fer de Saint-Germain devra donner à celle du chemin de fer de l'Ouest, pour le service de la ligne de Versailles et de celle de l'Ouest, une surface supérieure d'un dixième à celle qui est attribuée à la Compagnie de Rouen dans la même gare, par le traité du 11 mars

dernier. Si, ultérieurement, il était reconnu par l'Administration supérieure, après enquêtes, que les trois cinquièmes de la circulation effective des chemins de fer de l'Ouest et de Versailles ne pouvaient être reçus sans dangers pour la sûreté publique dans la gare de la rue Saint-Lazare, et si la Compagnie de Saint-Germain ne consentait pas à l'agrandir, la Compagnie de l'Ouest dirigerait, sur le chemin de fer de la rive gauche, cet excédant de circulation, et, dans ce cas seulement, la Compagnie de Saint-Germain ne pourrait recevoir sur cet excédant ni droit de péage, ni droit de gare.

Art. 6.

Toutes les conditions du traité du 4 février 1845, auxquelles il n'est pas dérogé par les présentes conventions, conserveront leur plein et entier effet.

Art. 7.

Copie du traité du 4 février 1845 et des présentes conventions sera déposée entre les mains de M. le Ministre des travaux publics; il ne pourra y être apporté aucune modification jusqu'à la constitution définitive de la Société du chemin de fer de l'Ouest, et cette Compagnie ne pourra, elle-même, faire des conventions nouvelles avec la Compagnie du chemin de fer de Saint-Germain, sans l'autorisation formelle de l'Administration supérieure.

Fait triple à Paris, le 15 avril 1846.

Signé : Tarbé des Sablons,
de Sauville,
Baron de Girardin,
Lefebvre,
Charles Mallet,
Touchard,
d'Eichthal,
Emile Pereire,

Pour copie conforme :

S. Dumon.

PROJET DE LOI.

Article premier.

Comme à la page 48.

Art. 2.

Comme à la page 48.

Art. 3

Le Ministre des travaux publics est autorisé à concéder directement aux sieurs Emile Pereire, Adolphe d'Eichthal et Tarbé des Sablons. — Le reste comme à l'article.

Art. 4.

Comme au projet.

Art. 5.

Dans le cas où les formalités prescrites par l'article précédent n'auraient pas été accomplies dans le délai fixé au paragraphe 2 du même article, le Ministre des travaux publics est autorisé à procéder, par la voie de la publicité et de la concurrence, à l'adjudication du chemin de fer de Versailles à Rennes et de ses embranchements, conformémen au cahier de charges coté C, annexé à la présente loi.

Art. 6.

Le rabais de l'adjudication ne portera que sur la durée de la concession du chemin de fer de Versailles à Rennes.

Le Ministre des travaux publics déterminera dans un billet cacheté le maximum de durée de jouissance, au-dessus duquel l'adjudication ne pourra être tranchée.

Ce maximum de durée ne pourra, dans aucun cas, excéder soixante ans.

Le délai ci-dessus fixé, courra à dater de l'époque déterminée par le cahier des charges pour l'achèvement des travaux.

Art. 7.

Comme l'art. 5.

Art. 8.

Comme l'art. 6.

Art. 9.

Comme l'art. 7.

Art. 10.

Comme l'art. 8.

CAHIER DE CHARGES D.

Pour le chemin de fer de Rennes.

Remplacer l'art. 87 par les dispositions suivantes :

La Compagnie devra effectuer, dans la gare du chemin de fer de Paris à Versailles (rive droite), commune de Batignolles-Monceaux, et dans la gare du chemin de fer de Paris à Versailles (rive gauche), commune de Vaugirard, les agrandissements que l'Administration jugera nécessaires.

Ces agrandissements devront, pour la gare de la barrière du Maine, comprendre toutes les constructions et tous les aménagements nécessaires à une gare de marchandises et à de grands ateliers de réparations.

La Compagnie sera tenue, en outre, de prolonger à ses frais le chemin de fer de la rive gauche dans l'intérieur de Paris, jusqu'à une distance d'au moins sept cents mètres du boulevard intérieur du Montparnasse, dans l'espace compris entre la rue de Sèvres, la rue de l'Ouest et les murs du jardin du Luxembourg. Dans le cas, toutefois, où ce prolongement exigerait des travaux de consolidation de carrières, ces travaux seraient exécutés aux frais de l'État.

Il sera établi, au point extrême dudit prolongement, une gare de voyageurs, avec tous les aménagements nécessaires à un bon service.

La direction du prolongement et l'emplacement, l'étendue et les dispositions générales de la gare d'arrivée seront ré-

glées, après enquête, par l'Administration supérieure, sur la proposition de la Compagnie.

Les projets que la Compagnie doit présenter en exécution du paragraphe précédent devront être soumis à l'Administration, dans le délai de deux ans, à dater de la convention.

Les divers travaux prescrits par le présent article, ainsi que les agrandissements que la Compagnie du chemin de fer de Saint-Germain aurait à effectuer, après approbation par l'Administration supérieure, dans la gare de la rue Saint-Lazare, pour le service du chemin de fer de l'Ouest, sont reconnus et déclarés d'utilité publique.

Art. 90.

Supprimé.

Transporter le dernier paragraphe de l'art 94 à l'art. 95, dont il deviendra le second paragraphe.

Au tarif des houilles, marne, fumiers, engrais, ajouter *cendres.*

CAHIER DE CHARGES C.

Pour la concession d'un Chemin de fer de Versailles à Rennes, avec embranchement du Mans sur Caen, et de Chartres sur Alençon,

---

TITRE PREMIER.

Clauses spéciales au chemin de fer de Versailles à Rennes

Article premier.

Le Ministre des travaux publics, au nom de l'Etat, s'engage à livrer à la Compagnie les terrains, les terrassements,

---

Nota. Voir, pour les articles qui ne se trouvent pas reproduits, le cahier des charges B; ils n'ont subi aucune modification.

les ouvrages d'art, les stations, ateliers et maisons de garde du chemin de fer de Versailles à Rennes, y compris le raccordement de ce chemin avec le chemin de fer de Paris à Versailles rive gauche, dans les délais et sous les conditions ci-après déterminés.

Art. 2.

Des stations principales seront établies à ou près Versailles, Rambouillet, Epernon, Maintenon, Chartres, Nogent, le Mans, Laval, Vitré et Rennes.

A l'égard des stations autres que celles qui sont ci-dessus désignées, le Ministre des travaux publics se réserve d'en déterminer le nombre, l'emplacement et la surface, après les enquêtes d'usage.

Les projets des bâtiments des stations et ateliers sur lesquels il n'aurait pas été statué avant l'approbation de l'adjudication à intervenir, ne seront toutefois arrêtés par le Ministre qu'après que la Compagnie aura été entendue.

Art. 14.

Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles ; elles devront, etc. Le reste comme au projet, cahier des charges B.

Art. 30.

La livraison des travaux à la charge de l'Etat, conformément à l'article premier du présent cahier des charges, devra être faite à la Compagnie pour la section de Versailles à Chartres, y compris le raccordement avec le chemin de Versailles rive gauche, dans le délai de trois ans, et, pour la section de Chartres à Rennes, dans le délai de six années à dater de l'ordonnance qui approuvera l'adjudication. Si, dans le délai, etc. Le reste comme au projet.

TITRE II.

Clauses spéciales aux embranchements du Mans sur Caen et de Chartres sur Alençon.

Art. 31.

La Compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et

pérti, et à terminer, dans le délai de cinq années au plus tard, à dater de l'ordonnance qui approuvera l'adjudication, etc. Le reste comme au projet.

Art. 33.

A dater de l'approbation de l'adjudication, la Compagnie. Le reste comme au projet.

Art. 37, § dernier.

La redevance à payer dans ce cas par la Compagnie, etc. Le reste comme au projet.

Art. 61.

Si, dans le délai d'une année, à dater de l'homologation de l'adjudication, la Compagnie, etc. Le reste comme au projet.

Les travaux une fois commencés, la somme de cinq millions, affectée au cautionnement des embranchements du Mans sur Caen et de Chartres sur Alençon, sera rendue par dixième, et proportionnellement à l'avance des travaux.

Art. 68.

Supprimer les derniers mots de l'article : de chemin de fer.

Art. 70.

Pour indemniser la Compagnie des dépenses auxquelles elle s'engage par les présentes, le Gouvernement lui concède, à dater du terme fixé à la Compagnie pour la pose de la voie de fer sur la totalité du chemin principal par l'art. 15 du titre premier, pour un laps de temps qui ne pourra excéder soixante ans pour le chemin principal, *et qui sera fixé* à soixante-quinze ans pour les embranchements du Mans sur Caen et de Chartres par Alençon, l'autorisation de percevoir, pour le transport des voyageurs, bestiaux, marchandises et objets quelconques, les droits ci-après déterminés.

TARIF.			PRIX DE péage.	PRIX DE transport	TOTAL
			fr. c.	fr. c.	fr. c.
Par tonne et par kilomètre.	Suite des marchandises.	3e Classe. — Pierre à chaux et à plâtre, moellons, meulières, cailloux, sable, argile, tuiles, briques, ardoises, fumier et engrais, pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes.	0,08	0,06	0,14
		Houille, marne, engrais, fumier et cendres.	0,06	0,04	0,10
	Objets divers.	Wagon et charriot destinés au transport sur le chemin de fer, y passant à vide.	0,06	0,06	0,12
		Toute autre voiture destinée au transport sur le chemin de fer, y passant à vide, et machine locomotive ne traînant pas de convoi.	0,15	0,10	[illegible]
		Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une machine locomotive avec son allège, marchant sans rien traîner.			
Par pièce et par kilomètre.		Voiture à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.	0,15	0,10	[illegible]
		Voitures à quatre roues et à deux fonds, et à deux banquettes dans l'intérieur.	0,18	0,14	[illegible]
		(Le tarif sera doublé si le transport a lieu à la vitesse des voyageurs. Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de tarif, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes. Les voyageurs excédant ce nombre paieront le prix des places de deuxième classe.)			

Art. 86.

Formé des 2e, 3e, 4e, 5e, 6e, 7e, 8e et 9e paragraphes de l'article 84.

TITRE IV.

Clauses spéciales pour le raccordement du chemin de fer de Versailles à Rennes, avec celui de Paris à Versailles, rive gauche.

Art. 87.

La Compagnie sera tenue de rapporter dans un délai de quatre mois, à dater de l'adjudication,

1° Soit traité de fusion avec la Compagnie du chemin de fer de Paris à Versailles (rive gauche), d'après lequel ce chemin formera avec celui de Versailles à Rennes, une seule et même ligne de Paris à Rennes, et sera soumis à toutes les conditions réglées pour le chemin de Versailles à Rennes par le présent cahier des charges; dans ce cas, la Compagnie formée de la réunion des deux premières, sera tenue de terminer les travaux du chemin de Paris à Versailles, de le faire pénétrer dans Paris sur une longueur de 700 mètres au moins, au bord du boulevart intérieur du Montparnasse, et d'en compléter les stations, et principalement celle de la barrière du Maine; le tout conformément aux dispositions qui seront arrêtées par le Ministre des travaux publics,

2° Soit le consentement de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Versailles, rive gauche, 1° à exécuter elle-même les travaux d'achèvement du dit chemin, de son prolongement dans Paris, et du complètement des diverses stations, tels qu'ils sont ci-dessus définis, et conformément aux projets qui seront arrêtés par le Ministre des travaux publics; 2° à se soumettre aux conditions spéciales prescrites pour le chemin de fer de Versailles à Rennes, par les articles 21, 29, 78, 77, 78, 79, 80 et 81 du présent cahier des charges.

Art. 88.

Dans le cas où la Compagnie du chemin de fer de Paris à Versailles (rive gauche), n'accepterait ni l'une ni l'autre des

alternatives énoncées à l'article précédent, la Compagnie du chemin de fer de Versailles à Rennes, sera tenue d'exécuter, à ses frais, risques et périls, une entrée spéciale dans Paris, sur une longueur de 700 mètres (700 m.) au moins, au nord du boulevart intérieur du Montparnasse.

Le point où la branche spéciale du chemin de l'Ouest se détachera du chemin de Versailles, la direction de cette branche, ainsi que l'emplacement, l'étendue et les dispositions générales de la gare d'arrivée dans Paris, seront déterminées après enquête, par le Ministre des travaux publics, sur la proposition de la Compagnie.

Art. 89.

Dans le cas de fusion entre la Compagnie du chemin de Versailles à Rennes et celle du chemin de Paris à Versailles (rive gauche) prévu au paragraphe 2 de l'article 87, la Compagnie formée de leur réunion sera tenue de rembourser le prêt de 5 millions consenti par l'Etat à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Versailles, en vertu de la loi du 1er août 1839, aux conditions ci-après :

Aux 5 millions du capital prêté, on ajoutera : 1° les intérêts à 4 pour 100 de ce capital, depuis qu'ils ont commencé à courir, jusqu'au jour de l'ordonnance approbative de la convention ; 2° les intérêts à 3 pour 100 du capital nouveau depuis l'approbation de la convention jusqu'à la mise en exploitation de la ligne entière.

La somme totale ainsi formée, portant intérêt à 3 p. 100, jusqu'à parfait paiement, sera remboursée par la Compagnie en soixante annuités égales, payables à dater de l'époque ci-dessus mentionnée.

En cas de retard dans les paiements ci-dessus stipulés, l'Etat pourra mettre saisie arrêt sur les revenus du chemin de fer ; la Compagnie pourra, d'ailleurs, être poursuivie par contrainte administrative, comme rétentionnaire de deniers publics.

TITRE V.

Dispositions générales.

Art. 90 et 91, comme au cahier de charges B.

Art. 92.

Nul ne sera admis à concourir à l'adjudication, s'il n'a préalablement déposé une somme de huit millions (8,000,000 fr.) en numéraire ou en rentes sur l'Etat, calculées conformément à l'ordonnance du 19 juin 1825, en bons du Trésor et autres effets publics, avec transfert au profit de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Sur cette somme, cinq millions (5,000,000 f.) seront affectés spécialement au cautionnement des embranchements du Mans sur Caen et de Chartres sur Alençon, et seront rendus conformément à l'art. 61 du titre 2.

Le surplus sera rendu par dixième, et proportionnellement à l'avancement des travaux à la charge de la Compagnie sur le chemin de Versailles à Rennes. Il sera réduit, d'ailleurs, à un million en cas de fusion entre la Compagnie de Versailles à Rennes et celle de Paris à Versailles.

En cas de déchéance, le cautionnement ci-dessus ou les parties qui n'en auraient pas encore été restituées, deviendront la propriété du Gouvernement.

Dans le cas de fusion entre la Compagnie de Versailles à Rennes et celle de Paris à Versailles, la Compagnie formée de leur réunion s'oblige à affecter, comme garantie de l'exécution des obligations contractées par elle, le chemin de Paris à Versailles (rive gauche), avec tous les travaux supplémentaires qu'il pourra recevoir; et dans le cas où il y aurait lieu à l'application des clauses pénales énoncées aux art. 16, 26 et 62 du présent cahier des charges, cette application frapperait le chemin de Paris à Versailles en même temps que le chemin de Versailles à Rennes, et ses embranchements du Mans sur Caen et de Chartres sur Alençon.

TABLE DES MATIÈRES

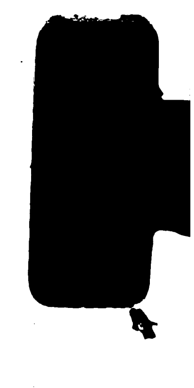
CONTENUES DANS CE VOLUME.

Pages.

ANNEXES (Nos 107 à 132).

Numéros. Pages.

TABLE DU CINQUIÈME VOLUME.




SIGILLVM·ACADEMIAE·HARVARDIANAE·IN·NOV·ANG·
CHRISTO
ET
ECCLESIAE
VE
RI
TAS



